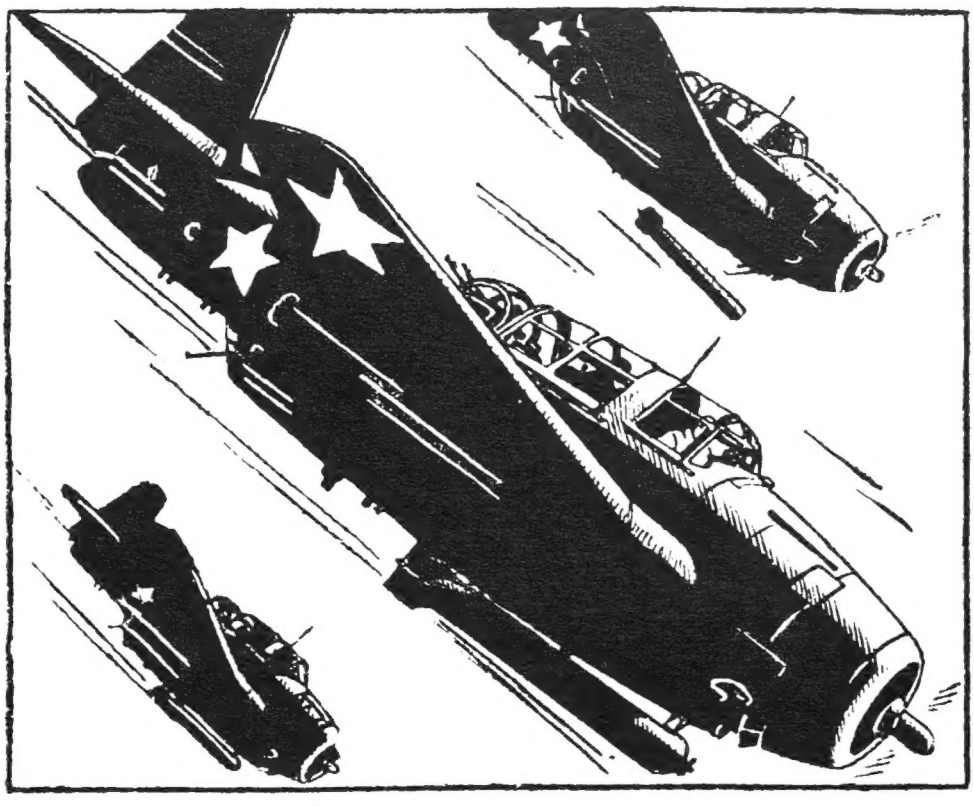
PHENIX

revue internationale de la bande dessinée

SPECIAL AVIATION

1er TRIMESTRE 1968 / N° 6 / F. 6.00

PEANUTS C. UFS.
L'AVENTURE AERIENNE
DANS LA BANDE DESSINEE - P. 2



BUCK DANNY - C. DUPUIS
LES AVIONS
DANS LA BANDE DESSINEE - P. 28

sommaire

Editorial, par Claude Moliterni, p. 1.

L'aventure aérienne dans la bande dessinée, par Pierre Couperie, p. 2

Les avions dans la bande dessinée, par Edouard François, p. 28

Victor Hubinon et Albert Weinberg face à face, interviewés par Michel Claes, p. 39

Jean-Michel Charlier interviewé par Claude Moliterni, p. 42.

Le Carreidas 160 jet, par C. Le Gallo, p. 49

1946 : L'Espadon, par C. Le Gallo, p. 54

L'Espadon, par E. P. Jacobs, p. 58

Avai or not Away, that is the question, par Sergio Trinchero, p. 59

De l'aéronautique à l'aviation dans les fascicules et les récits d'aventures, par George Fronval, p. 61

Burne Hogarth vu par Edouard Dejay, p. 67

Le Rayon U, d'E. P. Jacobs, 2 épisodes, p. 69

Bob l'aviateur, de Frank Robbins, p. 85

Fondateur: Claude Moliterni

Administration - Publicité:
S.R.P., 9, r. des Filles-du-Calvaire, Paris-3e.

Imprimé par la S.E.R.G.,
7, rue des Filles-du-Calvaire, Paris-3e.

Nous remercions le King Features Syndicate et Opera Mundi, les Editions Casterman, Dupuis, Dargaud, Vaillant Pif le Chien, l'United Features Syndicate, pour la reproduction de leurs documents.

Nous remercions vivement E. P. Jacobs, Hergé, Jacques Martin, Albert Weinberg, Victor Hubinon, Frank Robbins, pour leur collaboration à ce numéro.

Reproduction des textes, photos et illustrations, même partielle, strictement interdite.

Dépôt légal 1er trimestre 1968.

PRIX DU NUMERO: 6 F

Rédacteur en chef:
Claude Moliterni

Rédaction: Socerlid
Pierre Couperie
Proto Destefanis
Edouard François
George Fronval

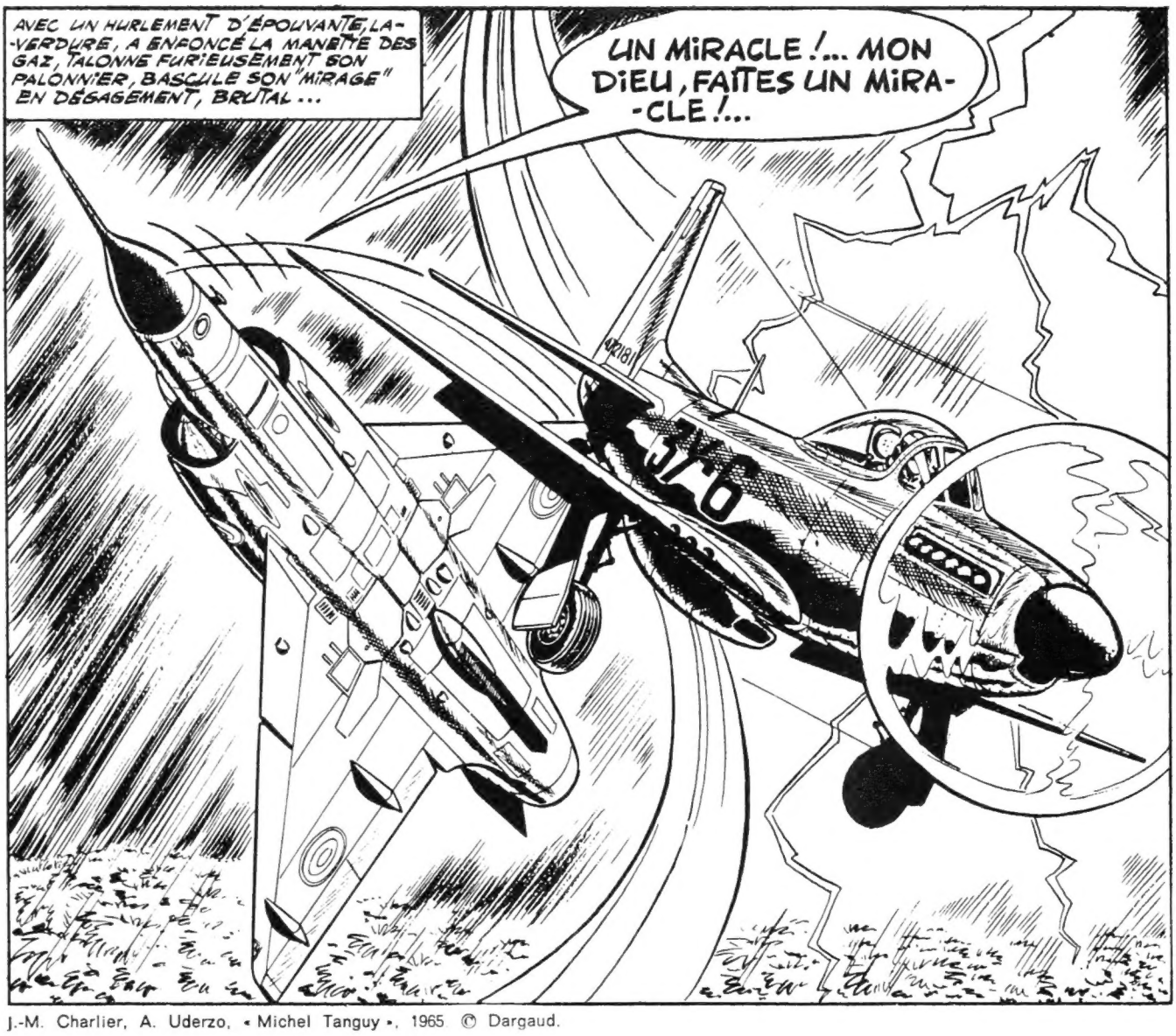
Présentation graphique:
Claude Le Gallo

Photographie:
Edouard Dejay

Service technique:
Serge Sineux
Serge Voisembert

Correspondants :
Maurice Horn, Scarp - U.S.A.
Michel Claes, groupe BD - Belgique
Claude Sac - Suisse
Arturo Ramos - Espagne
Gli Amici del Fumetto - Italie
Swedish Academy of comic strips - Suède
Het Stripschap - Hollande

Le Directeur responsable:
R. Cottereau

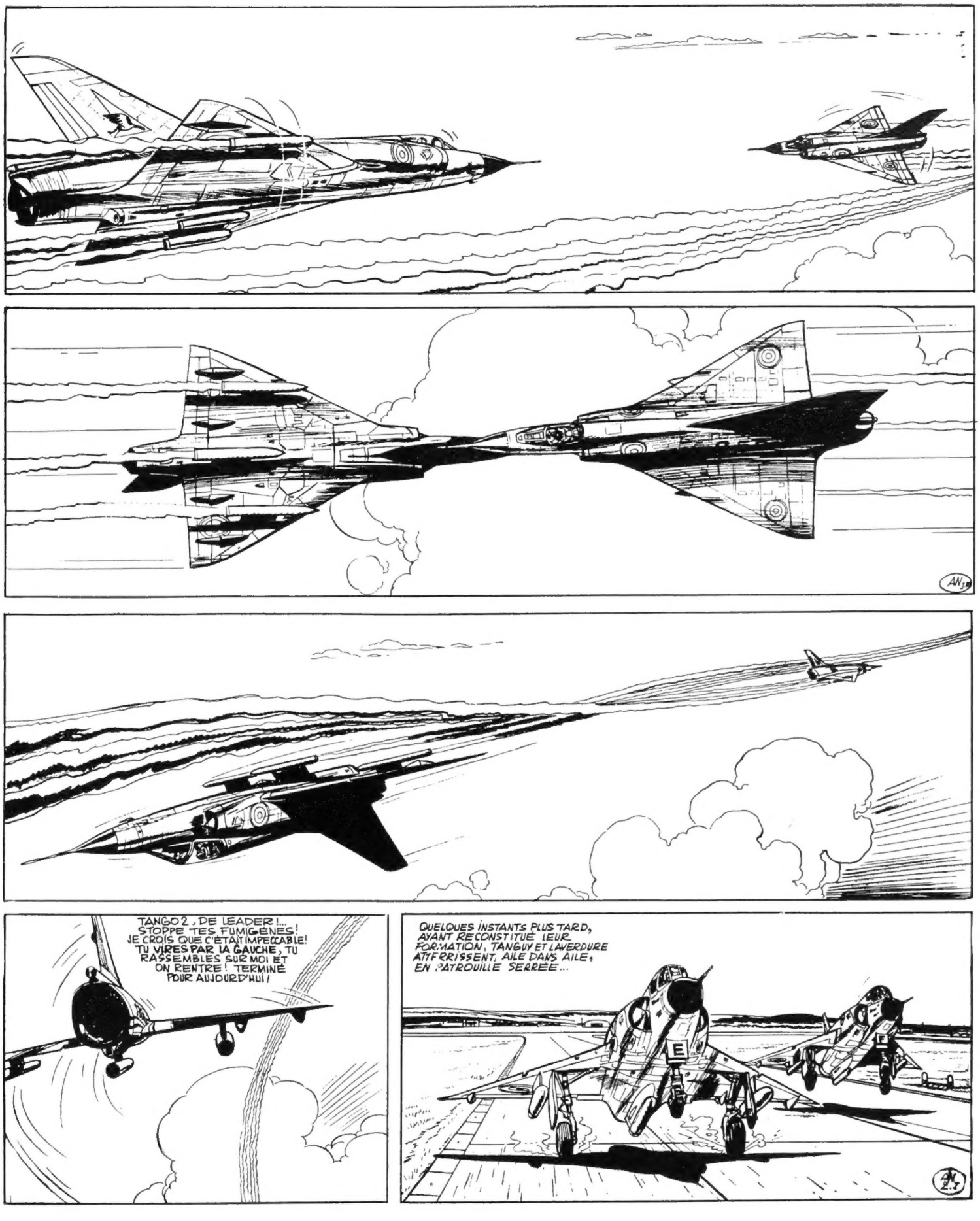

AVEC UN HURLEMENT D'ÉPOUVANTE, LA-VERDURE, A ENFONCÉ LA MANETTE DES GAZ, TALONNE FURIEUSEMENT SON PALONNIER, BASCULE SON "MIRAGE" EN DÉGAGEMENT, BRUTAL...
UN MIRACLE !... MON DIEU, FAITES UN MIRA-CLE !...

J.-M. Charlier, A. Uderzo, « Michel Tanguy », 1965 © Dargaud.

éditorial

PAR CLAUDE MOLITERNI

Dans notre dernier numéro, je lançais un appel pour la création d'un club de bandes dessinées aux activités réelles. Il existe maintenant. Il a un nom : la Société Française de Bandes Dessinées. Deux réunions ont eu lieu au Palais de Chaillot où il a été présenté les planches originales du « Scarabée d'Or » dessinées par Alexis Thomas, « Terry et les Pirates » de George Wunder, en projection couleur sonorisée, suivie du « Rayon U » dans son intégralité. Devant l'accueil chaleureux des membres de la Société Française de Bandes Dessinées, il sera présenté par Pierre Couperie, le 12 avril 1968, dans la salle des Monuments Français au Palais de Chaillot, une rétrospective couleurs sur « Little Nemo ». L'utilisation de la couleur dans l'œuvre de J.-P. Jacobs sera commentée par Claude Le Gallo. Suivront une interview de Raymond Poïvet et une projection en couleur sur grand écran sonore des « Pionniers de l'Espérance ». Ce numéro de Phénix consacré à l'aviation dans la bande dessinée présente la première collaboration effective de tous nos amis belges, italiens, suisses, espagnols, portugais, suédois et américains. On trouvera les noms de Michel Claes, le président du Groupe B. D. de Bruxelles ; de Gianni Bono et Nino Bernazali, du groupe Gli Amici del Fumetto ; de Sergio Trinchero, de Gordon Campbell (de Nashville) — le plus grand collectionneur de bandes dessinées ; de George Fronval ; de Jean-François Muglioni, qui a préparé les notices françaises, et de Jean-Michel Charlier, rédacteur de Pilote. Je leur suis profondément reconnaissant de cette étroite collaboration sans laquelle ce numéro n'aurait pas été réalisé. Certains nous reprocherons de présenter beaucoup trop d'avions de guerre, mais il y a peu de séries consacrées à l'aviation civile. Cette rétrospective n'a qu'un but, et j'insiste sur ce point, celui d'être documentaire et de prouver le souci d'exactitude que les dessinateurs ont apporté à leurs différentes réalisations.


TANGO 2, DE LEADER !... STOPPE TES FUMIGÈNES ! JE CROIS QUE C'ÉTAIT IMPECCABLE ! TU VIRES PAR LA GAUCHE, TU RASSEMBLES SUR MOI ET ON RENTRE ! TERMINÉ POUR AUJOURD'HUI !
QUELQUES INSTANTS PLUS TARD, AYANT RECONSTITUÉ LEUR FORMATION, TANGUY ET LAVERDURE ATTERRISSENT, AILE DANS AILE, EN PATROUILLE SERRÉE...

J.-M. Charlier, Jijé, « Michel Tanguy », 1967. © Dargaud.

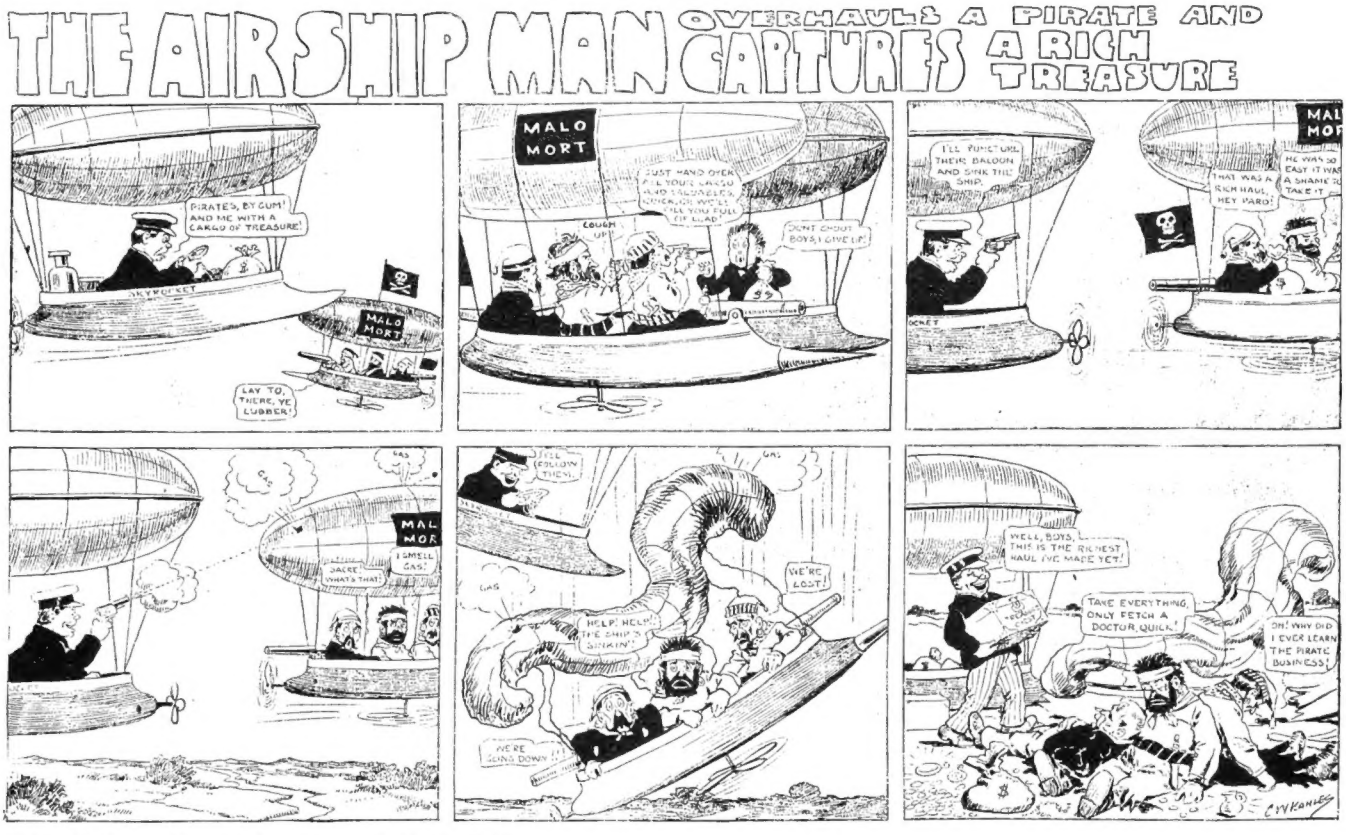
Ray Bailey, « Bruce Gentry ». © Post Syndic. Vers l'aventure par-delà les monts.

l'aventure aérienne dans la bande dessinée

PAR PIERRE COUPERIE

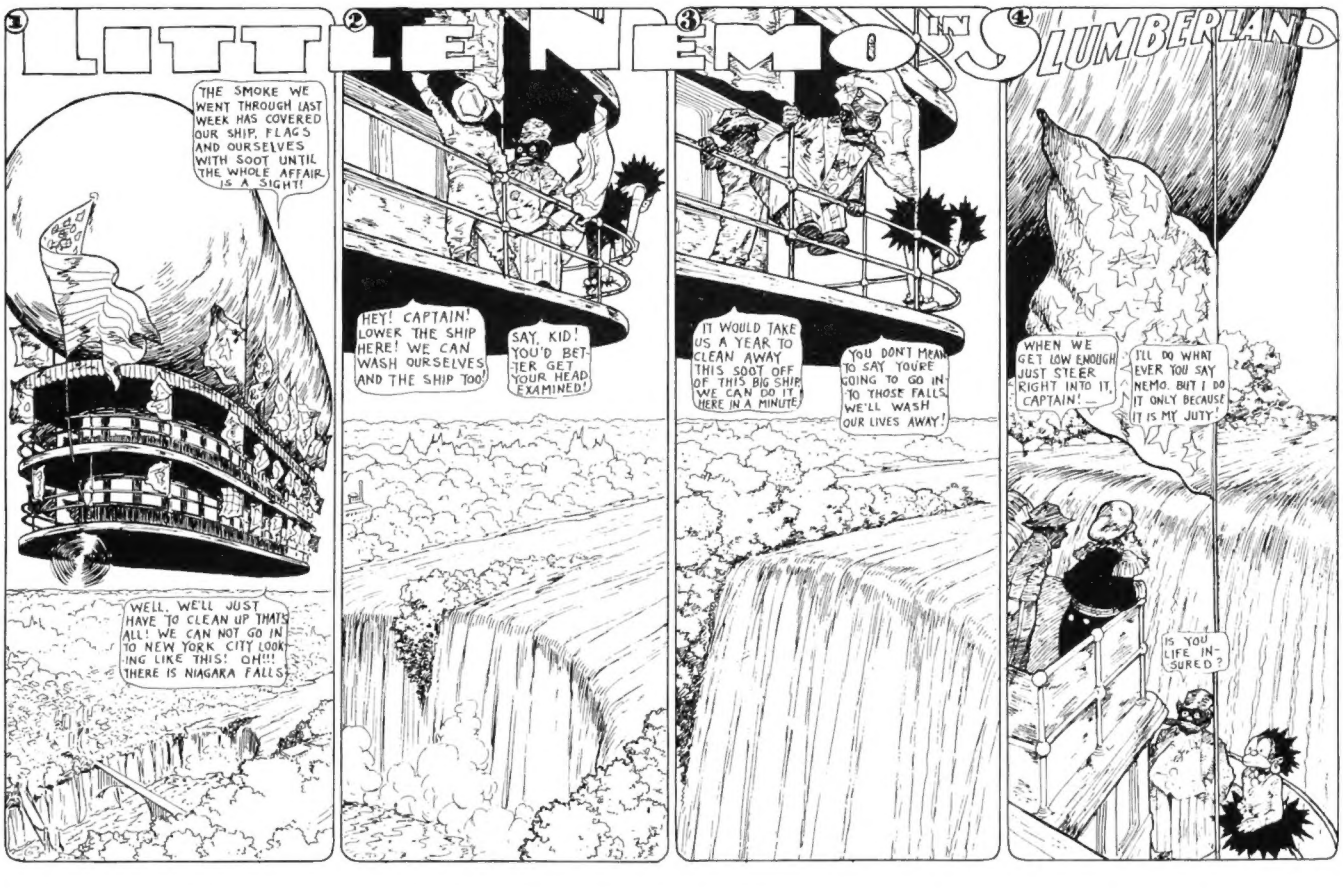
La bande dessinée n'a pas inventé l'aventure aérienne. Les voyages aériens et leurs péripéties étaient monnaie courante dans la littérature depuis le XVIII[e] siècle, où, dès 1768, paraissait le récit — en latin et en vers ! — d'un tour du monde en aéronef (« Navis aeria » de B. Zamagna). Il y eut ensuite Robur le Conquérant, et bien d'autres, et le combat aérien qui termine « Quand le dormeur s'éveillera » de Wells (1899), et « La guerre dans les airs », toujours de Wells. Au début du siècle, le dirigeable a toute la faveur. Le premier (?), un des grands de la bande dessinée américaine, C. W. Kahles, lançait dès 1902 une série mi-humoristique, mi-d'aventures, « The Airship Man », « L'homme au dirigeable », qui faisait la course avec les automobiles ou rencontrait parfois des pirates de l'air. « Sandy Highflyer », le jeune ballonniste, du même Kahles, lui succédait bientôt. A la même époque, les Katzenjammer (Pam et Poum) font des tours en ballons ; Alphonse et Gaston, les deux Français ridicules d'Opper (1), ont leur dirigeable, le Santos-Dumont. Le magnifique zeppelin à deux ponts de Little Nemo, ses oriflammes flottant au vent, parcourt lentement les pays changeants des songes, avant de visiter les Etats-Unis ; il erre dans la brume parmi les gratte-ciel de New York et doit aller se doucher sous les chutes du Niagara après avoir été couvert de suie sur Pittsburg.

Après les vols des frères Wright, l'avion fait de timides apparitions, surtout comme engin humoristique. Pourtant, il joue parfois un rôle dans de véritables séries d'aventures. Par exemple, dans « La bande de l'auto rouge », de P. Rivalta (L'Epatant, 5 mars 1914). un Blériot se pose à point nommé pour assurer la fuite d'un gangster. L'avion apparaît comme un tapis volant, un sauveur quasi magique ; ainsi, dans un épisode touchant, paru en 1916 dans la Semaine de Suzette : les deux orphelins serbes sauvés par l'élégant aviateur qui les emmène dans son biplan, tel un enchanteur bienveillant venu du ciel. Malgré l'intense activité aéronautique de la guerre et des années vingt, malgré la popularité des pilotes, malgré le succès d'œuvres littéraires comme « L'équipage » de Joseph Kessel (1924), malgré l'apparition épisodique d'avions dans ces anciennes séries et les états de service de Bécassine comme observateur photographe aérien (« Bécassine chez les Alliés »), l'aviation n'arrive pas à trouver sa place dans la bande dessinée. Celle-ci recueillera pourtant un portrait de l'aviateur, fixé dès avant 1920 et caractérisé par la solitude, le goût du danger, une solide réputation de fantaisie et de donjuanisme ; le personnage farfelu et avantageux de Laverdure date de cette époque ; c'est un type folklorique. On le trouvait, dans les années trente, au côté de Barney Baxter (Marc Orian) — l'étourdi, vantard et très dévoué La Goupille — et sous bien d'autres avatars. Beaucoup d'aviateurs réels prenaient et prennent toujours grand soin d'incarner ce personnage.


THE AIRSHIP MAN OVERHAULS A PIRATE AND CAPTURES A RICH TREASURE
PIRATES, BY GUM! AND ME WITH A CARGO OF TREASURE!
SKYROCKET
MALO MORT
LAY TO, THERE, YE LUBBER!
MALO MORT
COUGH UP!
JUST HAND OVER ALL YOUR CARGO AND VALUABLES AND MAYBE, OH MAYBE, WE'LL LET YOU FULL FIX LIKE!
DON'T SHOOT BOYS, I GIVE UP!
I'LL PUNCTURE THEIR BALOON AND SINK THE SHIP
THAT WAS A RICH HAUL, HEY MATE!
HE WAS SO EASY IT WAS A SHAME TO TAKE IT
MAL MOR
MAL MOR
I SMELL GAS!
WHAT'S THAT?
GAS
HELP! HELP! THE SHIP'S SINKIN'!
WE'RE LOST!
WE'RE GOING DOWN!!
WELL, BOYS, THIS IS THE RICHEST HAUL I'VE MADE YET!
TAKE EVERYTHING, ONLY FETCH A DOCTOR, QUICK!
OH! WHY DID I EVER LEARN THE PIRATE BUSINESS!
C.W.KAHLES

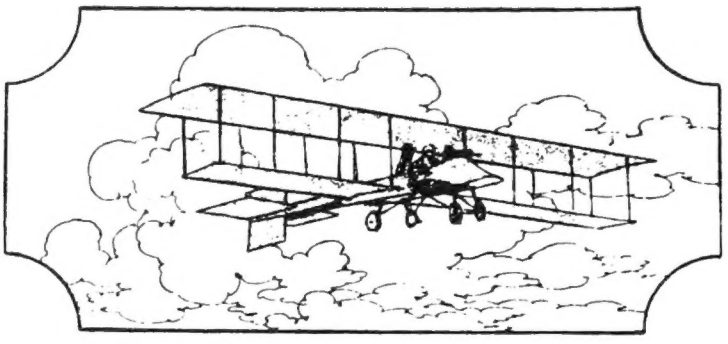
C. W. Kahles, « The Airship Man », 1902. © Kahles.
Document aimablement communiqué par M. Gordon Campbell.

Winsor Mc Cay, « Little Nemo », 1910. © Mc Cay Features Syndic.

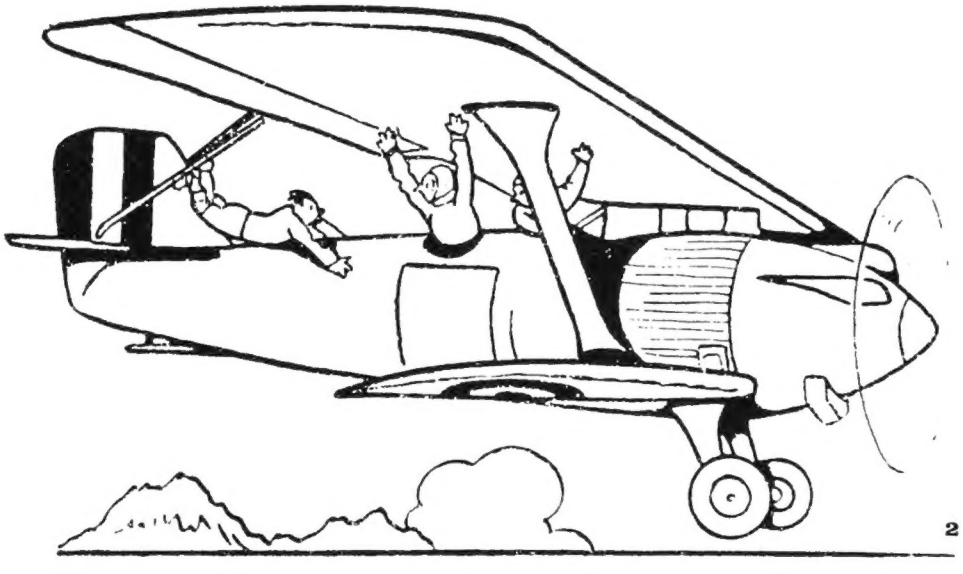

LITTLE NEMO IN SLUMBERLAND
THE SMOKE WE WENT THROUGH LAST WEEK HAS COVERED OUR SHIP, FLAGS AND OURSELVES WITH SOOT UNTIL THE WHOLE AFFAIR IS A SIGHT!
WELL, WE'LL JUST HAVE TO CLEAN UP THAT'S ALL! WE CAN NOT GO IN TO NEW YORK CITY LOOKING LIKE THIS! OH!!! THERE IS NIAGARA FALLS!
HEY! CAPTAIN! LOWER THE SHIP HERE! WE CAN WASH OURSELVES AND THE SHIP TOO!
SAY, KID! YOU'D BETTER GET YOUR HEAD EXAMINED!
IT WOULD TAKE US A YEAR TO CLEAN AWAY THIS SOOT OFF OF THIS BIG SHIP! WE CAN DO IT HERE IN A MINUTE!
YOU DON'T MEAN TO SAY YOU'RE GOING TO GO IN TO THOSE FALLS WE'LL WASH OUR LIVES AWAY!
WHEN WE GET LOW ENOUGH JUST STEER RIGHT INTO IT, CAPTAIN!
I'LL DO WHAT EVER YOU SAY NEMO. BUT I DO IT ONLY BECAUSE IT IS MY DUTY!
IS YOU LIFE INSURED?

1

Maryna simplement conte son histoire : « Pauvre petite, dit l'aviateur, c'est très bien ce que tu as fait là. Tu en seras récompensée ; je vais vous emmener avec moi ; mais hâtons-nous ! » Il les entraîne vers l'appareil



En quelques instants il installe les deux enfants sur le siège vacant derrière lui et les boucle solidement avec les courroies. Lui-même se place au moteur et voici l'oiseau reparti dans le ciel. On vole assez longtemps.



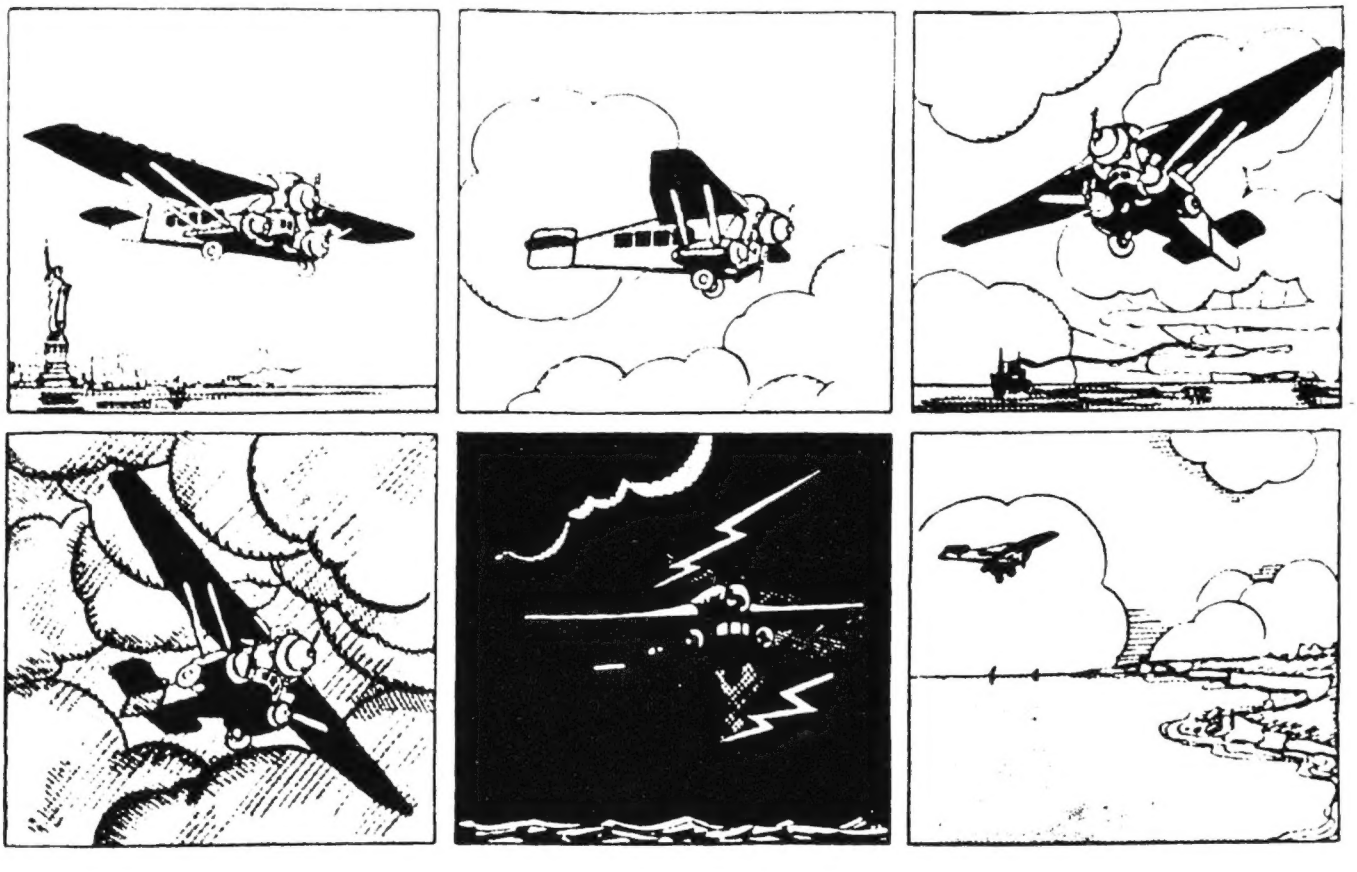
2

1 Hérouard, « L'oiseau sauveur », dans « La semaine de Suzette », 1916.

2 M. Jeanjean, « Pigoulin aviateur », dans « Pierrot », 1928. Un Bréguet XIX providentiel...

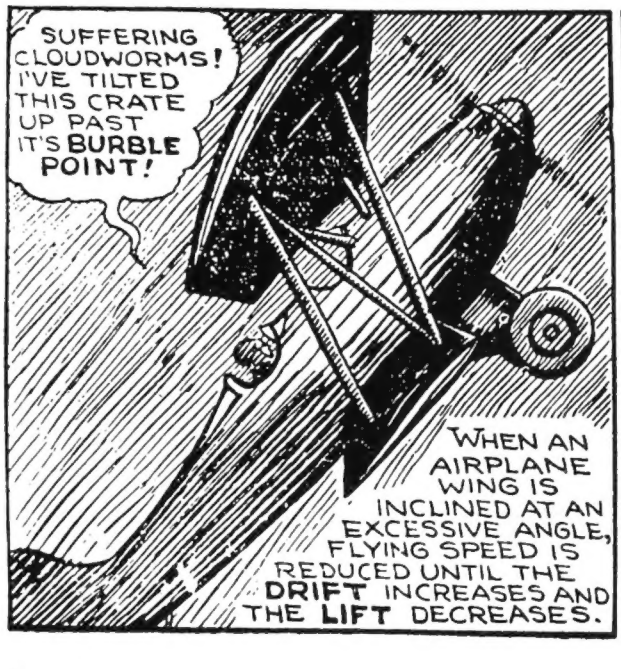
3 Alain Saint-Ogan, « Zig et Puce aux Indes », 1930. © St-Ogan.
Une des premières séquences de vol.

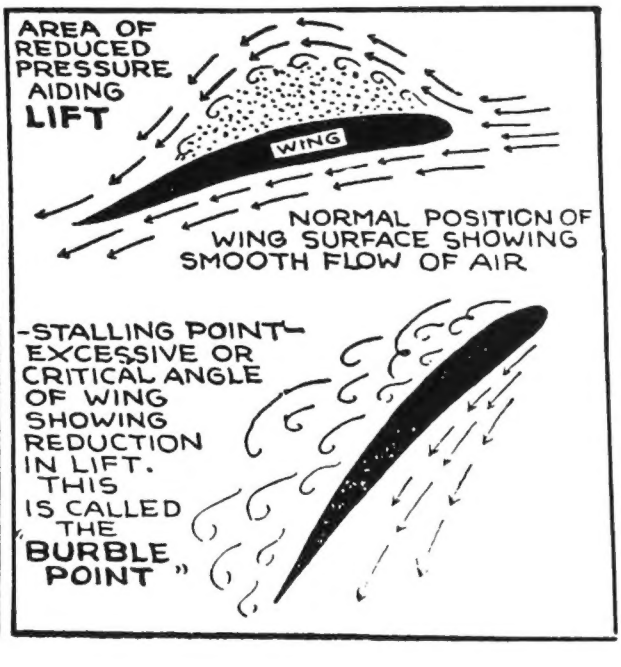
3



Russel Keaton, « Skyroads », 1937. © N.N.S.

Dick Calkins, « Skyroads », 1929. © N.N.S. et Edwin Aprill.
La théorie de la portance et du décrochement.


SUFFERING CLOUDWORMS! I'VE TILTED THIS CRATE UP PAST IT'S BURBLE POINT!
WHEN AN AIRPLANE WING IS INCLINED AT AN EXCESSIVE ANGLE, FLYING SPEED IS REDUCED UNTIL THE DRIFT INCREASES AND THE LIFT DECREASES.


AREA OF REDUCED PRESSURE AIDING LIFT
WING
NORMAL POSITION OF WING SURFACE SHOWING SMOOTH FLOW OF AIR
-STALLING POINT- EXCESSIVE OR CRITICAL ANGLE OF WING SHOWING REDUCTION IN LIFT. THIS IS CALLED THE "BURBLE POINT"

En 1928-1929, la situation change brusquement. En 1928, Marcel Jeanjean dessine dans Pierrot — sans la signer — une série hybride entre le feuilleton très illustré et la bande dessinée sans ballons : « Pigoulin aviateur ». Pour la première fois, on voit la formation du pilote, les vols d'entraînement, le grand raid et ses aventures et, pour la première fois au monde, des avions exactement représentés. Mais c'est l'année suivante, aux Etats-Unis, que la bande d'aviation démarre, avec au moins dix ans de retard sur la réalité. Pourquoi ? Dans un livre remarquable (2) sur la littérature d'aviation, il est observé que la période 1919-1929 ne se prêta guère, malgré les apparences, au culte du héros : les aviateurs célèbres étaient trop nombreux, ils n'étaient plus très jeunes, ils échouaient souvent, leur matériel militaire périmé n'étant pas à la hauteur de leur courage. La nouvelle ère de l'aviation commencerait en 1927 avec Lindbergh, type du pilote civil, héros de l'aviation de temps de paix.

De fait, les comics d'aviation naissent peu après. Dans les Etats-Unis profondément paisibles du retour à l'isolationnisme, tous leurs héros seront des pilotes civils. Fait significatif, en cette même année 1929, pour la première fois, les avions de chasse participant aux National Air Races — courses aériennes nationales — sont totalement battus par des avions de sport et même par un transport léger : les héros de bandes dessinées monteront des avions de sport, presque jamais du matériel militaire. En même temps, paraissent des revues d'aventures aériennes — dont Air Wonder Stories d'Hugo Gernsback et les aventures de Bill Barnes, qui deviendra en France « Jacques Barnès » dans Robinson.

Il y eut d'abord « Skyroads » de Dick Calkins, dessinateur de « Buck Rogers » et lieutenant d'aviation de réserve. Paru en France sous cinq noms différents (3), « Skyroads » était très didactique : au fil de l'action, vous appreniez à vous sortir d'une vrille ou à planer en panne d'essence. Toujours en 1929, la K.F.S. lui donnait un concurrent en reprenant la même formule : le pilote éprouvé, Skeets, le jeune homme fougueux, Tom, leur camarade Betty Lou ; ce fut « Tailspin Tommy » de Hal Forrest et, au début, Glen Chaffin. Parue en France sous le nom de « Jean Bolide » dans Robinson, avec sa bande complémentaire, « The four aces » (quatre as de la guerre, un Allemand, un Américain, un Anglais, un Français — réconciliés et associés), cette série eut ici une histoire extraordinairement compliquée — sept titres différents ! — pendant que le nom de « Jean Bolide » était affecté à une bande dessinée française dessinée par Souriau (4). A leurs débuts, le dessin de ces deux ancêtres unissait une sympathique naïveté à une application enfantine. Le dialogue : un torrent d'argot aéronautique. La mode était lancée : en cinq ans, trois autres séries spécialisées apparaissaient : « Scorchy Smith » de John Terry (1930), au succès longtemps douteux ; « Smilin' Jack » de Zack Mosley (1933) — l'auteur était pilote d'aéro-club et médiocre dessinateur, bien qu'il ait toujours consacré beaucoup de soin aux pin-up rebondies abondantes dans sa bande. Il savait représenter les avions, ayant été jusqu'à installer son atelier dans une aérogare : « Smilin' Jack », qui n'a pas eu grand succès en France (5), est un musée de l'aviation, Mosley faisant défiler sans cesse dans ses images tout un assortiment d'appareils. Les Américains E. Rickenbaker et le dessinateur Clayton Knight lancèrent « Ace Drummond » (6), un long pilote blond inspiré de Lindberg, flanqué de l'éternel vieux mécanicien modeste et fidèle, autre type folklorique. Le style de Knight était plus adulte que celui des autres séries, mais, à leur différence, il ne devait pas se perfectionner.

Un haut de page commémorant divers exploits, ou tel pilote célèbre, « The Hall of Fane of Air » — le musée du souvenir de l'air — accompagnait « Ace Drummond » et survécut à sa disparition.

La vogue de l'aviation gagne les autres personnages. Un héros de bandes dessinées incapable de piloter un avion devient chose inconcevable. Dans « Wash Tubbs » de Roy Crane, Easy révèle des talents peu communs. Mandrake prend les commandes avec beaucoup d'aisance pour voler vers l'Amazonie ou le pôle sud ; Lil', l'amie de Jungle Jim, pilote son biplan Tiger Moth au-dessus des forêts asiatiques ; l'avion fait irruption dans l'ouest de Bronc Peeler (la Mort rouge), dans les jungles du Fantôme du Bengale, dans les solitudes glacées de King, le roi de la Police Montée, et même dans l'Afrique de Tarzan : nul n'a oublié le superbe épisode de Foster où Tarzan défait les aventuriers, leurs avions et leurs chars, qui menaçaient la cité médiévale dont il s'était institué le protecteur : les bombardements, les avions défilant dans une gorge sous une dérisoire pluie de flèches, les ballons de barrages improvisés... A ses débuts, « Tim Tyler's Luck » de Lyman Young (« Raoul et Gaston ») est une bande d'aviation. Mickey entre dans l'aéropostale, affronte les pirates du ciel et de la mer et, en 1939-40-41, semble fréquenter régulièrement un aéro-club où il initie Goofy au parachutisme, sur de jolis avions à peine caricaturés. Il fallait que tout le monde vole, c'était la folie du jour. Knerr et V. T. Hamlin se payèrent un peu la tête de leurs collègues. En novembre 1935, Hans et Fritz (Pam et Poum) s'envolaient à leur tour à bord... d'une montgolfière à pédales chipée par eux au messager du roi Bongo (ils avaient déjà volé un hydravion en 1922 !). Il s'ensuivit une merveilleuse croisière dans les Mers du Sud, qui devait les mener aux vertes prairies, aux montagnes bleues et aux ruisseaux tranquilles de l'île Bongo, dont la paix idyllique disparut aussitôt. Quant à Hamlin, il fit inventer l'aviation par Foozy, l'homme préhistorique, le copain d'Alley Oop, montant un ptéranodon dont il utilise la crête osseuse comme manche à balai. Il ne fut pas long à découvrir les avantages du bombardement aérien.

Malgré ces inoffensives plaisanteries, la bande d'aviation triomphe. Elle est adaptée en films et en serials (7).

Elle annexe pratiquement trois bandes connues : « Don Winslow » de L. A. Beroth, officier de marine qui est plus souvent aux commandes d'un biplan que sur le pont d'un cuirassé ; la seule série où apparaissent continuellement les avions de l'U.S. Navy d'avant-guerre. Surtout « Brick Bradford », de Ritt et Gray, qui, outre de multiples déplacements par avion, connut deux très longs épisodes de guerre aérienne : l'invasion du Canada et des U.S.A. par les Mongols de Témuchin (1936), la lutte contre les escadrilles du Vieux de la Montagne (1939). Et « Connie » (« Cora » ou « Diane »), de Frank Godwin, typique de l'évolution parcourue : en 1930, jeune fille ordinaire, elle connaît des jeunes gens qui apprennent à piloter. Sept ou huit ans après, elle pilote elle-même, en raid, en exploration, dans la stratosphère, elle va tomber en Sibérie, survole les Andes ; c'est l'aviatrice numéro un, l'Amelia Aerhardt de la bande dessinée.

Le niveau artistique de la bande d'aviation s'est remarquablement amélioré entre 1937 et 1940 ; on ne le reconnaît plus. « Scorchy Smith » est repris par Sickles, puis par Bert Christman, puis par Frank Robbins (8), tous remarquables. Hal Forrest a fait d'énormes progrès. Si ses visages restent un peu vides, les avions, les grands ciels gonflés de nuages, le mouvement des combats, tout cela est souvent excellent. Et les avions tournoient et basculent à merveille ; ça volait ! Il fallait les voir se sauter dans les plumes, tous les Lockheed « Sirius » et les Bellanca « Flash » ! En revanche, Forrest négligeait la bande quotidienne. « Skyroads » aussi était devenu superbe, repris par Russel Keaton. D'autres bandes spécialisées naissent alors : une aviatrice, « Flyin Jenny », de R. Keaton et Glen Chaffin : elle n'éclipsera pas Connie. « The 3 Aces », de Bert Christman, dans les « Action Comics ». Aux approches de la guerre, « Wings Wendall », un officier, par Vernon Henkel. Surtout « Barney Baxter », de Frank Miller (1937) : ce devait être « Marc Orian » en France dans Hop-Là : de très beaux avions — Miller était ingénieur — un dessin vigoureux et clair, malheureusement l'intrusion d'un personnage caricaturé — Gopher Gus, l'ancien prospecteur d'or — qui n'est pas à sa place dans un pareil style.

JEAN REID l'audacieux
LES DEUX HOMMES DE SLADE LE ROUQUIN, JACK ET SAM, SE SONT LANCES A LA POURSUITE DE MARILOU ET DE BOBI. ILS LES ONT REJOINTS AU DESSUS DE CHICAGO ET LEUR INTIMENT L'ORDRE D'ATTERRIR. ILS VEULENT EMPÊCHER BOBI DE TEMOIGNER AU PROCÈS EN COURS ET DE CONFONDRE LEUR PATRON, JEAN REID ET MAX ROLL SUIVENT AVEC ANGOISSE LES EVENEMENTS.
ELLE N'A PEUT-ÊTRE PAS COMPRIS NOTRE SIGNAL, SAM?
ELLE LE COMPRENDRA CETTE FOIS OU NOUS L'AURONS!
CRAMPONNE-TOI, BOBI! JE VAIS FAIRE QUELQUES ACROBATIES POUR LEUR ECHAPPER!
TU SAIS, MAX, ÇA DEVIENT GRIEUX ILS VEULENT LA FAIRE ATTERRIR A TOUT PRIX...
ELLE ESSAYE DE NOUS ROULER. ÇA NE PREND PAS AVEC NOUS, MA BELLE!
4/9
TIENS!! ÇA VA TE CHANGER LES IDÉES!
Hal Forrest

Hal Forrest, « Tailspin Tommy ». © K.F.S. Opera Mundi.

En Europe, la bande d'aviation existe surtout en Italie, reflétant fidèlement l'essor — et plus encore la volonté de prestige — de l'aviation du Duce. Walter Molino dessine « Luciano Serra pilota », scénario d'Amedeo Martini (1939), qui s'achève par un raid Italie-Brésil ; « Diavolo », de Dell'Acqua et Pedrocchi, se passe pendant la guerre d'Espagne ; mais surtout il y a Will Sparrow, l'Aéroport Z et Romano. Disons tout de suite que, pour nous qui aimons bien la précision, la situation n'est pas claire. Selon des sources italiennes, il y aurait eu deux dessinateurs frères : Giacomo Avai, auteur de l'Aéroport Z sur scénarios de F. Pedrocchi, et Cesare Avai, auteur de Will Sparrow et de Romano ; d'autres érudits italiens mettent tout sous le nom de Cesare Avai. Proto Destefanis est en train d'enquêter là-dessus. Il reste en tous cas trois bandes de première qualité. La moins aéronautique malgré son titre était « Will Sparrow, il pirata dell'aria » (9). Sparrow, pilote sans scrupule, est chassé de l'aviation civile et se fait pirate de grand style avec le concours de l'ingénieur véreux Park ; ils ont avions, base insulaire, sous-marins, etc. Ils sont pourtant traqués du Groenland aux Mers du Sud par quelques valeureux jeunes gens, pilotes eux aussi, acharnés à les perdre. « I moschettieri dell' aeroporto Z » (10) montre une équipe de pilotes civils dévoués corps et âme à la cause de leur aérodrome et des avions qu'on y produit ; au début, ce fut une série dramatique : les essais tuaient un personnage par planche ! A la fin de l'épisode — où il fallut combattre des escadrilles ennemies — un seul des personnages principaux survit, cas unique dans les annales des bandes dessinées. L'Aéroport Z devint ensuite plus conventionnel, mais ce premier épisode avait été très frappant : explosions, chutes en flammes, nuées d'avions, cela remuait ! Enfin, et incontestablement de Cesare Avai, « Romano il legionario », bande fasciste mais, à ne considérer que les mérites de sa forme, un des fleurons de la bande d'aviation. Romano était un volontaire italien en Espagne. Avai pratiquait de grandes images où il donnait libre cours à son talent de dessinateur d'engins : avions, chars, canons, sont remarquables, sombres et inquiétants. Il excellait dans le dessin des mitrailleurs d'avions, formant bloc avec leurs armes, silhouettes difformes et menaçantes sur le ciel. Les avions basculent, piquent, explosent ; la narration, toujours mouvementée, est parfois d'un rythme furieux. La documentation de base est une des meilleures qu'il y ait jamais eu, et sans exemple en son temps. En France, Romano devint « L'Aigle du Ciel », dans l'As ; la guerre d'Espagne fut camouflée en guerre sud-américaine (l'Argentine contre « Tolima » !), Romano « le lieutenant Martial » ; en une dernière image truquée, on vit son bombardier Savoia-Marchetti survoler Paris ! En fait, Romano fit la deuxième guerre mondiale (cf. article de S. Trinchero).

En France, il y avait dans ces bandes américaines et italiennes beaucoup de rubriques d'aéronautique : l'exécrable « Folle escadrille » dans l'Aventureux, l'affreuse « Escadrille 33 » de Rodally dans Jumbo en 1940-41, le curieux « Fils de Sherlock Holmes » de Grove dans Jeunesse Magazine — histoire de pirates aériens —, le stupide « Onésime Pellicule, chasseur d'images » de Marijac dans Pierrot en 1937. Heureusement, le « Jean Bolide » de Souriau s'améliorait rapidement. Il y avait la très mondaine « Bécassine en aéroplane » (1930), comme passagère d'un avion de transport.

THIS IS IT, RAINBOW! LAND ON TH' BEACH--
YES, THAT'S WOO WOO BALI-- SHE WAS A SOUTH SEA ISLAND DANCER BEFORE SHE GOT TOO PLUMP AND LOST HER JOB!
JACK GLIDES TO JOY'S ESTATE AND THEN STARTS SIDE-SLIPPING SO AS TO LAND IN AS SHORT A SPACE AS POSSIBLE--
GULP!! NIGHT LANDINGS WITHOUT LIGHTS ARE NO CINCH--HOPE I DON'T LEVEL OFF TOO HIGH!
OH, I KNEW JACK WOULD COME!
WHAT A BEAUTIFUL LANDING--JACK HARDLY MADE A SOUND!
BUT AS JOY RUNS FOR THE PLANE---
WOOF! WOOF!

Zack Mosley, « Smilin' Jack », 1940, 1941, 1965. © Chicago Tribune
Le séducteur aéroporté, avec ses moustaches à la Clark Gable.

transport et, finalement, l'honneur était sauvé par les quelques séquences de vol et bons dessins d'avions d'Alain Saint-Ogan, ici et là dans « Zig et Puce ». A la fin des années trente, Hergé prenait la relève avec son souci d'exactitude documentaire. Tintin n'est pas une bande d'aviation, mais on y trouve des séquences bien supérieures à celles des bandes spécialisées françaises de la même époque et une très intéressante documentation (en particulier dans « Le sceptre d'Ottokar »). En revanche, le Stratonef, histoire d'aviation pourtant, est bien moins convaincant ; il est destiné, il est vrai, à un public beaucoup plus jeune.

La bande d'aviation semble avoir défini tous ses thèmes possibles — et même beaucoup qui ne l'étaient guère — au cours des années trente ; certains devaient jouer un plus grand rôle dans les périodes suivantes, la guerre en particulier, mais ils existent tous avant 1940. Plusieurs ont disparu depuis, ceux qui reflétaient l'actualité de leur temps : les histoires d'aéropostale par exemple (« Tailspin Tommy » à ses débuts, etc.), les premiers ravitaillements en vol (« Skyroads », 1929), acrobatiques et sans rapport avec la même opération chez Michel Tanguy ou Buz Sawyer, surtout les exhibitions extrêmement spectaculaires qui ont caractérisé une face de la vie aéronautique aux U.S.A. pendant les années vingt et trente : les cirques aériens, où les pilotes démobilisés, sur de vieux chasseurs des surplus, simulent des combats tournoyants, marchent sur les ailes, passent d'un avion à un autre au-dessus des stades des villes ou des foires rurales : ce que les Américains appellent l'ère des « barnstormers » — « ceux qui font du rase-mottes sur les granges ». « The four aces » d'Hal Forrest, y perdirent un jour tous leurs avions : accidents et interdiction de vol pour des engins hors d'âge. Il y avait aussi et surtout — elle a laissé bien des traces dans les comics — la course d'avions en circuit fermé à très basse altitude sur un parcours jalonné de hauts pylones autour desquels les avions — parfois une quinzaine ensemble — virent sec, basculés sur l'aile, frôlant l'obstacle. Même les lourds trimoteurs Ford vont « épousseter le pylône » (11). Les accidents sont rares aux National Air Races qui, pendant 8 ou 10 ans, saoûlent les spectateurs de vitesse et du tonnerre assourdissant des moteurs anciens, mais ils sont fréquents dans les courses locales où s'affrontent des pilotes besogneux sur avions surmenés. Elles ont inspiré le roman de Faulkner, « Pylon » (1935) et ont marqué la bande dessinée qui a retenu ce côté « Ben Hur » : la course à la mort, les collisions en pleine vitesse, les ailes arrachées... Toujours le côté spectaculaire : plus que les raids solitaires, les grandes courses intercontinentales sont passées dans la bande dessinée, en particulier la course Angleterre-Australie de 1934 (« Aeroporto Z », « Jean Bolide » de Souriau ; pour son voyage en Alaska, Barney Baxter monte une version raccourcie du de Havilland « Comet », vainqueur d'Angleterre-Australie). Le dirigeable, par sa taille, faisait toujours belle figure dans les comics des années trente (ceux de Témuchin dans Brick Bradford ; celui qui attaque l'Aéroport Z ; le zeppelin des pirates du ciel dans Mickey aviateur) puis, comme dans la réalité, il disparut rapidement après l'incendie du Hindenburg en 1937.

Avec certains aspects de la réalité, le rêve commence. Un mot magique de ce temps : la stratosphère... Déjà le chemin des autres planètes — Connie y trouve un astronef vénusien en observation ; il s'y passe des phénomènes qui semblent mystérieux au grand public. Le choc sur l'imagination fut causé par le raid de Wiley

O'SHEA et LÉVINE ne répondent pas. Est-ce qu'ils seraient...?
J'espère que non... Accélérons... Il faut s'enfoncer dans ces nuages pour semer ces nazis!
De la neige!... Voilà pour nous servir!
Inutile d'insister: SIEGFRIED. Ils nous ont échappé grâce à la neige et au brouillard. Rentrons à la base!
Nous voilà débarrassés d'eux. Mais je crains bien que, sans instruments nous ne nous perdions!

Frank Robbins, « Scorchy Smith », 1943. © A.P. News Features. Sur le front russe.

Post en mars 1935, allant de Los Angeles à Cleveland, à plus de 400 km/h de moyenne sur un avion qui ne pouvait dépasser le 280 au-dessous de 4 000 mètres. Dès lors, les « avions stratosphériques », les « stratonefs », les « stratoplanes », se multiplièrent (Tailspin Tommy, Connie par deux fois, Skyroads, Don Winslow, le stratonef d'Hergé, etc., etc.). Aucun dessinateur n'a muni ses avions des ailes immenses indispensables : on se borne à décerner l'adjectif « stratosphérique » dont la magie suffit à tout. Outre les « stratoplanes », l'aviation pouvait encore fournir matière à la science-fiction. Avions à réaction dès 1934 dans « Flash Gordon » avec les fusées de Mongo, qui ne sont pas des astronefs ; en 1936 et 1937, dans « Brick Bradford » (mais le Heinkel 178 avait secrètement volé le 27 août 1936) ; bel hydravion-fusée de Pellos en 1942 dans « Mickey » petit format ; le bizarre « Poisson volant » de Tim Tyler's Luck (Raoul et Gaston), sous-marin-auto-aéronef ; le remarquable submarplane sorti en 1935 des ateliers Disney, avion submersible à ailes repliables et cabine étanche. L'autogyre (« Connie », « Jean Bolide » de Souriau, « Virus il mago della Foresta Morta » — alias Korgan, de W. Molino, etc.) était assez répandu dans la réalité. En 1939, « Connie » — Cora est mise dans le secret d'un avion à géométrie variable, monoplan à ailes coulissantes inspiré d'un appareil expérimental réalisé en France par le Russe Makhonine.

Le rêve fondamental, c'est celui de la liberté. Les avions des bandes dessinées font vraiment bien du chemin sans révision et sur la même essence. Les pannes interviennent seulement pour la commodité du scénario, quand il s'agit de forcer le héros à se poser dans les déserts où survivent les civilisations perdues. Les auteurs de bandes dessinées avaient des excuses : beaucoup de ces avions légers, qui semblent fragiles, étaient extrêmement costauds et jouissaient d'un rayon d'action extravagant (dès 1927, Lindbergh ne se posait à Paris que par politesse, parce qu'on l'y attendait : il eut pu

TRAITRE, TEMPS, LA-HAUT, HEIN JERRY?
JE POURRAIS LUI DONNER CINQUANTE SEPT NOMS PLUS MAUVAIS, QUE CELUI-LÀ.
ACE, C'EST UN PAYS ÉTRANGE. LES MONTAGNES RESSEMBLENT À DES NUAGES ET LES NUAGES À DES MONTAGNES.
NE TE TRACASSE PA... JE PUIS T INDIQUER LA DIFFÉ-RENCE. QUAND JE TOUCH... UNE MONTAGNE, QUI R... SEM-BLE À UN NUAGE, L'AVION S'ÉCRASE!...
À PROPOS DE MONTAGNES, NOUS AU-RONS BIENTÔT UNE CHANCE D'ESSAYER CE NOUVEAU MASQUE À OXYGÈNE. L'IN-VENTEUR DIT QU'IL EST BON.
IL FAUT QUE CE MASQUE SOIT BON! IL NOUS FAUDRA MONTER À 8000 MÈTRES POUR REPASSER LA CIME DE CETTE MONTAGNE!
OH, JE SUIS CONTENT QUE NOUS SOYONS SUR LA BOSSE, JERRY. REGARDE CE THERMO-MÈTRE. IL EST PLUS FROID QUE LE CŒUR D'UN PROPRIÉ-TAIRE!
ACE, JE M'ÉVANOUIS PEUT ÊTRE QUE ÇA PASSERA

C. Knight et E. Rickenbaker, « Ace Drummond ». © K.F.S. Opera Mundi.

L. A. Beroth, « Don Winslow ». © Bell Syndicate.

TIED HAND AND FOOT WINSLOW AWAITS HIS FATE
IT'S CURTAINS THIS TIME! THAT NAVY LAD WILL BRING US DOWN, SURE!
HEADING STRAIGHT FOR THE CRUISER THE OUTLAW PILOT PAYS NO ATTENTION TO THE NAVY AIRMAN JOCKEYING FOR POSITION OVERHEAD
MEANWHILE OVER ON THE TORTUGAS THE AIR-SHIP IS HASTILY HAULED FROM ITS HANGAR AND THE OUTLAWS SWARM ABOARD

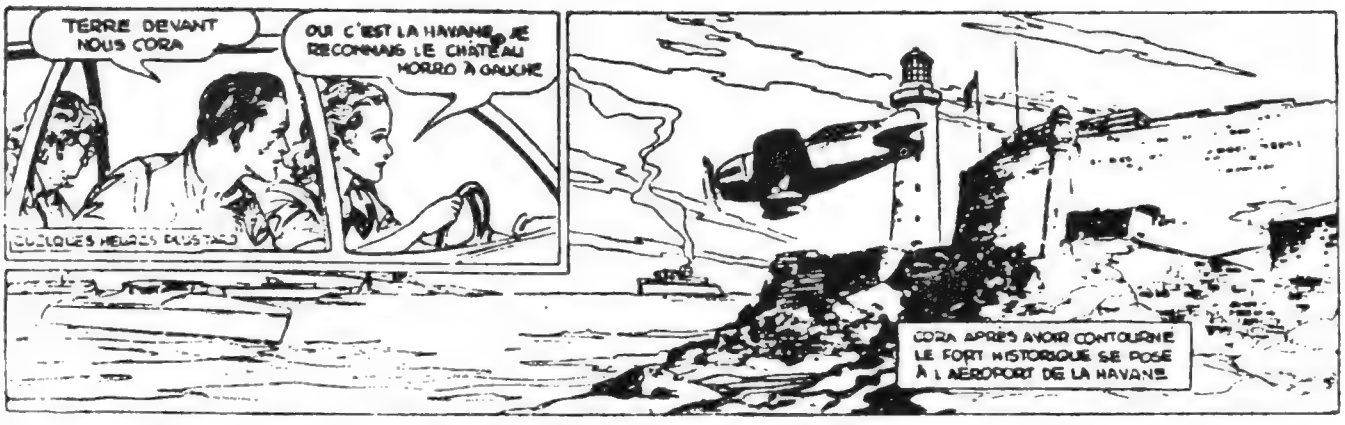
pousser jusqu'à Rome ; en 1938, des bombardiers légers anglais allèrent d'Egypte en Australie sans escale : 11 520 km !). On attendait du progrès une consommation de plus en plus faible, on rêvait de rallier New York en 4 heures « avec quelques dizaines de litres d'huile... avec un appareil ultra-léger » (12). Un tel rêve est éclatant dans la bande dessinée des années trente : le rêve de l'homme volant, allant où il veut sur son mono ou biplace léger, ralliant d'un seul coup d'aile les Mers du Sud, les pays mystérieux du pôle, les rivages lointains de l'aventure, partant librement, sans grand préavis ni longs préparatifs. Le tapis volant n'est pas encore bien loin. Ou plutôt, il est revenu, par une évolution paradoxale que connut aussi le film d'aviation : selon le Professeur Bui Xuan Bao (2), il s'écarta de son réalisme initial pour s'enfoncer dans la fiction, créant un genre nouveau avec ses poncifs. La remarque est sans doute encore plus vraie pour la bande dessinée. Quand on a connu « Tailspin Tommy » vers 1935 ou 1936 dans Robinson, affrontant des gangsters ou découvrant les navires perdus de la mer des Sargasses, on est surpris du relatif réalisme de ses débuts : en 1929-1930, c'était l'aéropostale, c'était le repérage des feux de forêt ou, dessinés avec une application maladroite, mais « sentis », les secours aériens lors des inondations du Mississippi. Quelques années plus tard, ce réalisme a disparu. L'aventure aérienne ne naît plus de l'usage normal de l'avion, ou de la technique du vol (comme dans les premiers « Skyroads » où l'on vous racontait une vrille et non un combat contre les pirates de l'air), elle a absorbé les poncifs du récit d'aventures, aventures policières, mais surtout maritimes : c'est la grande époque des pirates volants, parfois avec de très grands moyens (La Bande aérienne vaincue par le Fantôme : Will Sparrow). Quand un chef de bande essaie de semer la terreur grâce à des avions radioguidés qui semblent pilotés par des squelettes (Tailspin Tommy, dans Jumbo, 1938), on est très loin dans la fantaisie.

THEY WANTED TO, BUT I WOULDN'T LET 'EM--YET.
"YET"?
I SAYS· WHEN YUH GIT TH' HALF-NELSON AN' DOUBLE TOE-LOCK ON EV'RY GERM IN TH' BOOK, THEN AN' THEN ONLY KIN YUH CHANGE TH' NAME TO--"TH' GOPHER GUS HOSPITAL FER GOOD HEALTH"!"
BOB NAYLOR

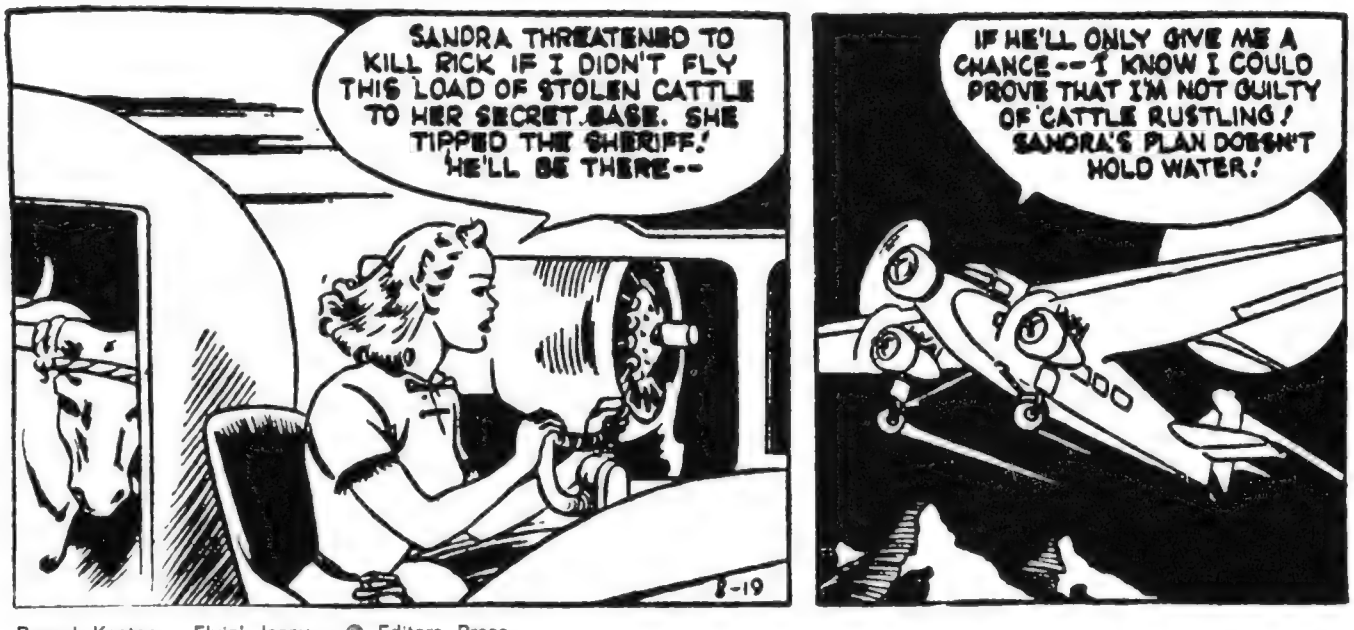
BARNEY BAXTER
IN THE AIR
BY
FRANK MILLER
FEARING BARNEY AND GUS WILL LIVE TO RETRIEVE THE PRECIOUS CARGO AND TESTIFY AGAINST HIM, THE WILY "SPARROW" DECIDES TO TOSS THEM INTO THE CROCODILE-INFESTED JUNGLE!
COME ON, BAXTER --YOU ARE FIRST!
GUS TUGS DESPERATELY AT HIS BONDS TO FREE HIMSELF FOR ACTION!
DAD-BLAST-IT! IF I WASN'T TIED UP IN A KNOT I'D BUST LOOSE QUICKER'N A BIRDS CHIRP!
HAPPY LANDINGS BAXTER!
HAW HAW HAW!
SUDDENLY, TWO POWERFUL HANDS REACH OUT--ONE GRABBING BARNEY THE OTHER THE MURDEROUS HIJACKER!
G-G-G-GUS! YOU BROKE LOOSE!! YOU'RE FREE!! YOU'RE FREE!
UNFORTUNATELY FOR BARNEY, HOWEVER, GUS IS QUICKLY LOCKED IN MORTAL COMBAT WITH THE "SPARROW" AND CAN DO NOTHING BUT LET HIM LIE ON THE FLOOR OF THE SHIP
POW!
WHAM!
BAM!
KLUNK!
5-30
CRIMINY! ALL I CAN DO IS SIT HERE LIKE A DUNCE AND WATCH SOME BODY GET KILLED!
FRANK MILLER
SLUGGING THEIR WAY INTO THE COCKPIT THE WARRIORS SOON FOUL THE DELICATE INSTRUMENTS AND THE SHIP GOES OUT OF CONTROL!
?
?
?

Frank Miller, « Barney Baxter », 1948. © Miller (en haut).

Bob Naylor, « Barney Baxter », 1945. © Miller (en bas).


TERRE DEVANT NOUS CORA
OUI C'EST LA HAVANE JE RECONNAIS LE CHATEAU MORRO À GAUCHE
QUELQUES HEURES PLUS TARD
CORA APRÈS AVOIR CONTOURNÉ LE FORT HISTORIQUE SE POSE À L'AÉROPORT DE LA HAVANE

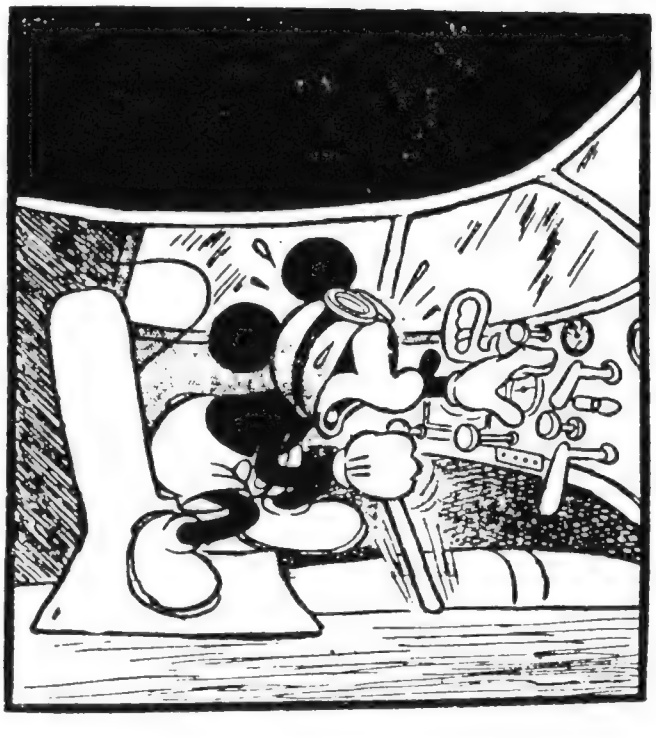
Frank Godwin, « Connie », 1938. © Editor Press.
Cora, sur Gee-Bee R-6 H.


SANDRA THREATENED TO KILL RICK IF I DIDN'T FLY THIS LOAD OF STOLEN CATTLE TO HER SECRET BASE. SHE TIPPED THE SHERIFF! HE'LL BE THERE--
8-19
IF HE'LL ONLY GIVE ME A CHANCE -- I KNOW I COULD PROVE THAT I'M NOT GUILTY OF CATTLE RUSTLING! SANDRA'S PLAN DOESN'T HOLD WATER!

Russel Keaton, « Flyin' Jenny ». © Editors Press.
Transport de vaches sur trimoteur Ford 5 A.T.

G. Byrnes, « Reg'ler Fellers », 1930. © Bell Syndic.
Un grand espoir : « Dans 25 ans, tout le monde aura son avion, même les petits bébés ».

Walt Disney, « Mickey Mouse », 1935. © W.D.P.
Aux commandes du submarplane, l'avion sous-marin.



Cl. Gray et W. Ritt, « Brick Bradford », 1936. © K.F.S. Opera Mundi.
Luc Bradefer bravant les éléments sur son Ryan PT.

Un cran plus haut, le chef de bande devient potentat mégalomane : lutte de Brick Bradford contre le Vieux de la Montagne, lutte de la légion aérienne de « Sky-roads » contre les aviateurs masqués, au-dessus de l'Afghanistan (« Service secret aérien », dans Jumbo), lutte de Don Winslow contre les appareils du Scorpion, etc.

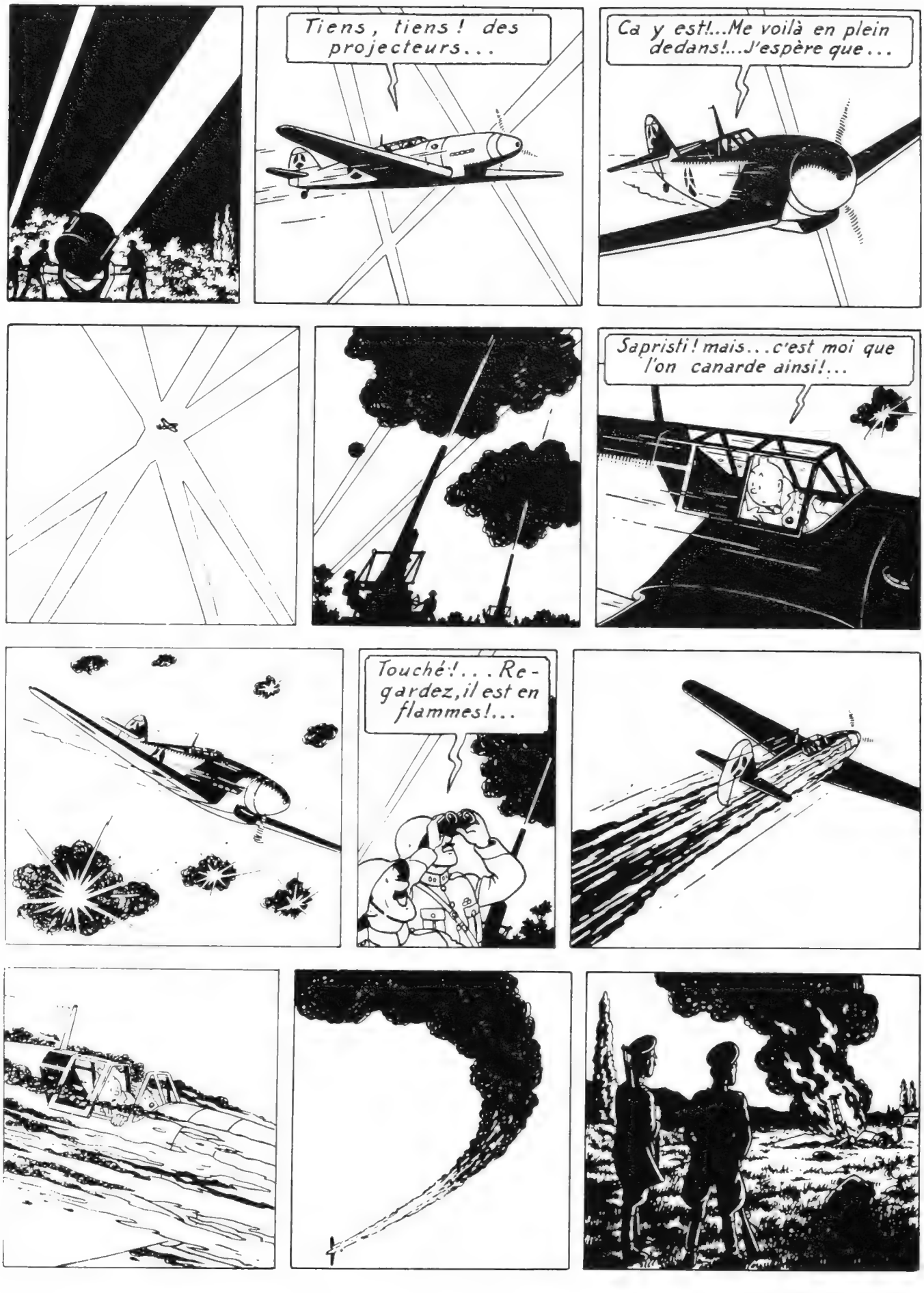
Au fond, l'avion apparaît comme l'instrument du hasard : il sert à précipiter le héros en des lieux improbables où l'aventure l'attend. Ce procédé est aussi celui de Burroughs dans toute sa série martienne, celui de Jack Williamson dans ses premières nouvelles. L'avion est l'équivalent de l'astronef et de la machine à explorer le temps. Il mène aux royaumes perdus où l'on porte encore l'armure (« Scorchy Smith »), où survivent les Aztèques (« Tailspin Tommy », l'île céleste), les Vikings (Brick Bradford) où les Chinois du temps des Song (Wash Tubbs-Easy, 1933), voire les dinosaures (Mandrake) où les Egyptiens antiques (Jean Bolide). Mandrake part avec des amis, en 1939, à la recherche de la Cité de l'Or, en Amazonie — comme les Gumps dès 1925 — à bord d'un amphibie Sikorski, bizarre croisement d'avion, de minibus et d'échafaudage (cf. illustration article E. François). On n'a pas oublié ce très bel épisode et l'explosion finale du volcan qui lance au ciel nocturne les morceaux de la cité. Vers l'avenir, Connie-Cora s'écrase en Sibérie, découvre une civilisation très avancée dans le fameux météore ; survolant les Andes, elle débouche sur un cratère inconnu ; là, s'élève une merveilleuse cité, d'origine Maya, où l'utopie est réalisée. Enfin, c'est un vol stratosphérique qui commence son grand voyage interplanétaire. Il allait falloir la guerre pour que la bande d'aviation repose, si l'on ose dire, les pieds sur terre et pour ramener ses aviateurs à leurs avions.

La guerre commença aussi mal pour la bande d'aviation française qu'elle devait tourner mal pour les avions réels. Le seul héros qu'elle suscita : « Rase-mottes », de Rodaly, dans « Toto » : dessin exécrable, personnage rigolard, hâbleur et stupide, qui ne doutait pas de balayer les Me-109 grâce à son monoplan parasol du plus pur style 1933. La bande dessinée française rejouera la deuxième guerre mondiale à partir de 1945. Chez les Italiens, Romano reprend du service, assisté de nouveaux émules : « Catene infrante » de Spartaco Cozzi et Athos Cozzi (1940) — aventures éthiopiennes —, « Per la Patria » d'Aurelio Galleppini (1940), guerre aéro-navale aux côté des Allemands, « Lo Sparviero Fantasma » de Vincenzo Baggioli et A. Galleppini (1940) — guerre aérienne en Afrique. Aucun ne fera, et pour cause, une longue carrière. L'Amérique, pendant ce temps, traversait l'ère des saboteurs et faisait de l'espionnite aiguë,

DU PREMIER COUP MARTIAL RÉUSSIT À ATTEINDRE LE RÉSERVOIR D'ESSENCE DE SON ADVERSAIRE QUI DÉGRINGOLE EN FLAMMES. DÉJÀ IL ATTAQUE UN AUTRE APPAREIL, LE DERNIER SE MET CHEZ L'ENNEMI.
"DONNEZ LE SIGNAL VERT! IL N'Y A PLUS À PERDRE UN INSTANT!
LE SIGNAL VERT SIGNIFIE, POUR LES TOLIMANS, DE SE REGROUPER EN FORMATION DE COMBAT. MAIS L'ORDRE NE PEUT-ÊTRE EXÉCUTÉ, À CAUSE DES FURIEUSES ATTAQUES DES ARGENTINS, CONDUITS PAR LE FRANÇAIS.
UN TOLIMAN PASSE AU-DESSUS DE MARTIAL QUI RÉAGIT EN COUP DE FOUDRE....
IL MONTE EN CHANDELLE, TOUT DROIT! L'AUTRE NE PEUT SE DÉROBER ASSEZ VITE, ET SE FAIT CRIBLER DE MITRAILLE.
UNE EXPLOSION EFFROYABLE!... IL PREND FEU!..
MARTIAL EST OBLIGÉ DE PIQUER DROIT AU SOL POUR NE PAS ÊTRE ATTEINT PAR LES DÉBRIS ENFLAMMÉS!

C. Avai, « Romano il legionario ». © Vittorioso.
Chasseur Fiat CR 32 contre bombardiers Martin B 10 B.

non sans raisons d'ailleurs. Barney Baxter devait protéger ses usines, Tim et Spud (Raoul et Gaston), engagés dans la défense côtière, découvraient un avion géant étranger dans une vaste caverne masquée par une chute d'eau. La guerre elle-même ne changea pas tellement les habitudes des cartoonists ; tous y jetèrent leurs personnages — on vit Tarzan mitraillé par des Stukas ! —, ils dirent adieu aux pays oubliés, aux pirates volants, mais le réalisme n'est toujours pas leur fort ; l'outrance de certains exploits agace un peu, aujourd'hui, et leurs pilotes ne volent pas aussi souvent qu'ils le devraient. L'une des deux principales créations de la bande d'aviation pendant la guerre, « Buz Sawyer », de Roy Crane, commence en 1943 par plusieurs séquences aéronavales bien venues, mais Buz, naufragé sur une île, passera le reste de la guerre à escarmoucher sur terre avec les Japonais. Après tout, pas mal d'Américains connurent réellement ce sort. En revanche, les exploits de Barney Baxter (dessiné de 1942 à 1945 par Bob Naylor) relèvent trop souvent du bourrage de crâne ; notons cependant que Miller, resté scénariste, a montré Tokyo bombardé par surprise à peu près au moment du fameux raid Doolittle, pourtant archi-secret. « Scorchy Smith », repris par Frank Robbins — qui allait créer en 1944 « Johnny Hazard », l'autre grand nouveau venu — est beaucoup plus intéressant et généreux. Scorchy (Bob l'Aviateur) vole sur le front russe, sur B 25 « Mitchell » à étoiles rouges ; divers types d'avions soviétiques, mal connus alors, y apparaissent, et une femme pilote de chasse. On devait trouver aussi Scorchy sur le Pacifique, aux commandes d'une Forteresse Volante harcelée par la chasse japonaise. Mais l'époque est dominée par « Terry and the Pirates », de Milton Caniff, dont c'est l'apogée. A part quelques belles planches de l'hiver 1938-1939, dont un superbe Northrop « Gamma » rouge était la vedette, l'aviation n'avait guère joué de rôle dans Terry. Mais celui-ci, surpris en Chine par la guerre, obtint de suivre les cours d'une école aérienne chinoise où était instructeur le véritable héros de la série, le colonel Corklin. Caniff apportait à la bande d'aviation un graphisme puissant aux vigoureux contrastes ainsi qu'un réalisme documentaire tout nou-

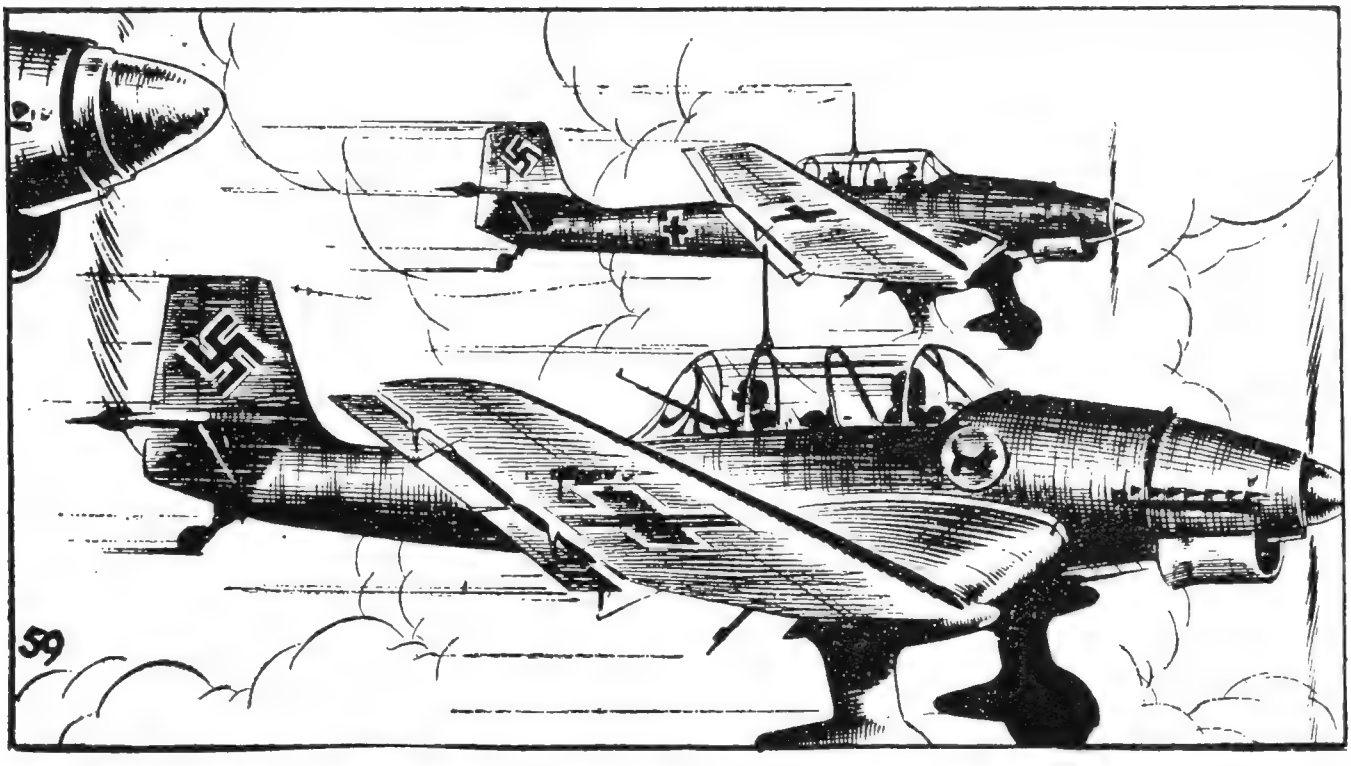

Tiens, tiens ! des projecteurs...
Ca y est!...Me voilà en plein dedans!...J'espère que...
Sapristi ! mais...c'est moi que l'on canarde ainsi!...
Touché!...Regardez, il est en flammes!...

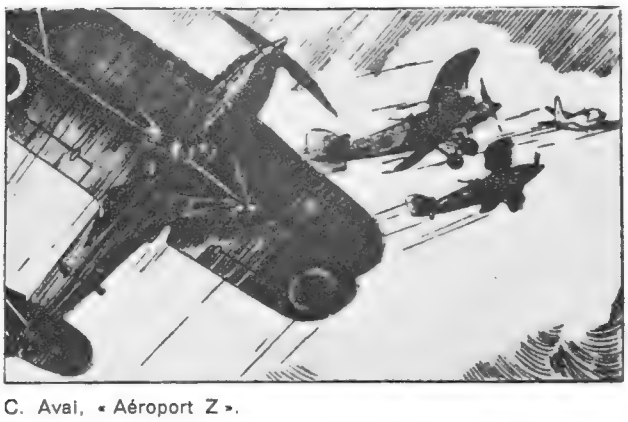
Hergé, « Le sceptre d'Ottokar ». © Casterman.
Le Naïf et le Messerschmitt ME 109.

TERRY
AND THE PIRATES
by MILTON CANIFF
NO WONDER YOU'RE LONESOME, TAFFY! THESE BOMBER SPORTS HAVE TO CHECK THE WEATHER, CHECK NAVIGATION, THEN TURN THE JOB OVER TO THE BOMBARDIER BEFORE THEY GET ACTION!...
I SUPPOSE ONLY FIGHTER PILOTS KNOW HOW TO KEEP A GIRL INTERESTED?... LET ME T-LL YOU, FLIP CORKIN, THE MEN HERE ARE OKAY BY ME! THEY DON'T COME AT YOU AS IF YOU WERE AN ENEMY BOMBER!
HA! LISTEN TO TETANUS TUCKER ...I'VE HEARD HOW YOU WON'T SIT UNDER THE APPLE TREE WITH THESE SLOW-JOES! ♪ SAVIN' YOUR LOVE FOR ME ♪
JUST BECAUSE YOU HAVE NEW TEETH IN FRONT YOU THINK I SHOULD SWOON IN YOUR ARMS... BESIDES, I NEVER DID BELIEVE THAT STORY ABOUT LOSING YOUR OWN TEETH IN A TAXICAB ACCIDENT! I COULD SMACK YOU!
... THAT'S THE SMARTEST THING YOU'VE SAID!... YOU SWOON - AND I'LL SMACK YOU - LIP TO LIP! YOU'RE THE SWEETEST BIT OF TAFFY IN THE SACK! NOW BE A BAD GIRL AND KISS FLIP!
WILL YOU LISTEN, SIR? I HEAR THE HIGH-PITCHED SOUND OF FIGHTERS OVER THE ENGINES OF OUR RETURNING BOMBERS!
OUR FIGHTER PROTECTION VEERED OFF TO THE OTHER FIELD MINUTES AGO! GENERAL ALARM! JAPS!
SIREN!
AIR RAID!
NUTS!
LOOKS LIKE TWO ZEROS THAT HAVE HIDDEN IN THE SUN WAITING FOR OUR PATROL TO COME IN LOW ON GAS! GOOD LUCK, SIR!
GAS CHECKED! GUNS CHECKED! RADIO CHECKED! GOOD LUCK, CAPTAIN!
NOW IF THIS WERE FOOTBALL...
...I'D REVERSE THE FIELD.
...ABOUT TAKING OFF CROSS-WIND AND YOU GET SUCH A BREEZE ON YOUR NECK.
UNFAITHFUL, EH? ... I JUST TURN MY BACK FOR A MINUTE — AND YOU FLOP INTO ANOTHER MAN'S ARMS!
8-9

Milton Caniff, « Terry et les Pirates », 1942. © Chicago Tribune.
Guerre aérienne en Chine. Corklin à la rescousse.

A. Galeppini, « Per la Patria », 1940.





C. Avai, « Aéroport Z ».

C. Avai, « Will Sparrow, pirata dell'aria ».

veau. L'élément hollywoodien — les intrigues avec infirmières militaires et WACS, les dangers des belles espionnes ou collaboratrices, comme la redoutable Rouge — est habilement dosé. Les séquences de guerre aérienne atteignent une grande intensité. De nouveau, et mieux que jamais, l'aventure naît de la technique du vol, des possibilités de la machine, comme dans les planches célèbres où Corklin échappe à un appareil japonais en utilisant la maniabilité et la lenteur même de l'avion d'entraînement qu'il monte avec Terry. Au fil des années, la bande reflète le renversement de la situation réelle, depuis les débuts où quelques Curtiss P 40 surclassés assurent une défense précaire, jusqu'au jour où les escadrilles de P 51 « Mustang » jouissent d'un avantage décisif. Toutefois, il s'en faut que Terry soit continuellement une bande d'aviation : c'est une aventure de guerre aux épisodes très variés (13). Son succès marque la bande dessinée ; il inspira plusieurs séries : « Captain Wings » par Lee Elias (1941) puis Bob Lubbers. « Charlie » de Lee Elias (1947) : Hotshot Charlie, le compagnon de Terry, le jeune pilote fantaisiste, devenait vedette dans cette série éphémère. N'aurait-il pas, aussi, un peu contribué au personnage de Sonny Tuckson, dans « Buck Danny » ? Dans un autre genre, et dans le domaine du comic-book, il faut mentionner la création de « Blackhawk » par Al Bryant, en 1941 : aventures fantastiques, dans la vieille tradition, de cinq aviateurs justiciers, assistés d'un Chinois minuscule : long succès.

En Europe, l'après-guerre vit un double mouvement. D'abord, les dessinateurs reprirent les vieilles habitudes, les thèmes dépassés d'avant-guerre. Cesare Avai dessine — toujours superbement — « Il Nibbio delle Frontière », scénario d'Atamante, en 1949 ; l'histoire se passait aux U.S.A., vers 1937 ; Avai y a écoulé sa vieille documentation : à l'âge des premiers jets, les chasseurs « Hawk 75 » dataient un peu... G. Ferrari avait créé « 20 000 volt » (1947), reprenant les vieilles histoires de course intercontinentale et l'anticipation abandonnée de l'avion électrique. Par la suite, quelques courtes séries ne masquent pas la disparition de la bande d'aviation comme vedette. En France et en Belgique, l'aviation repoussa les Martiens comme au temps de l'Escadrille 33 de Rodaly (« Guerre à la Terre », Liquois puis Dut, 1946-1948), reçut un travesti burlesque (« Baby Baluchon, athlète complet », par Mat, 1948-1949, dans la tradition de « Bombonne et Flageolet, as de l'aviation »), vit reparaître les pirates de l'air et le dirigeable porte-avions (Sirius, « Les pirates de la stratosphère »). Par certains côtés — l'avion sous-marin, le péril jaune, le rôle déterminant, malgré les leçons de la guerre, d'un appareil unique autant que mystérieux — l'Espadon d'E. P. Jacobs fait encore partie de la bande dessinée d'avant-guerre. D'autre part, alors que la bande dessinée américaine abandonnait la deuxième guerre mondiale à l'instant même où elle finissait, l'Europe en commença dès lors l'exploitation, dans ces fascicules (« Gary », « Requins », « Aventures Film », « Dynamic », etc., etc.) où le conflit se poursuit à jamais. On y trouve parfois d'excellents épisodes. Il y eut surtout la remarquable adaptation du « Grand Cirque » de P. Clostermann par Christian Mathelot (14), et sa série « Les « Géants du

C. Mathelot, « Le grand cirque », d'après Clostermann, 1949. © Flammarion.

LE RHIN - 24 MARS 1945 - A 10 HEURES, NOUS DÉCOLLONS POUR ESCORTER LES AVIONS ET PLANEURS DE LA R.A.F. VENUS D'ANGLETERRE, TRANSPORTANT LA 6e DIVISION AÉROPORTÉE BRITANNIQUE
JFOE
JFOO
JFOZ

Bourdens et Bourlès, « Bob Mallard », 1947.

Sani et Chéret, « Bob Mallard », 1967. © Pif le Chien.

LA MER ESSAYA MAIS EN VAIN DE REPRENDRE CETTE PROIE QU'ON LUI ARRACHAIT.
SA VIE NE TIENT QU'À UN FIL, C'EST LE CAS OU JAMAIS DE LE DIRE.
SK-LAD-37

STEVE CANYON
by MILTON CANIFF
PETER PIPPER THE PIPER AND HIS WINGMAN BIRD-DOG THE UNKNOWN AIRCRAFT DEEP INTO THE ARCTIC NIGHT— THEN SUDDENLY IT TURNS AND ——
WE'VE HAD IT, MURK! SAY 'WHEN' AND I'LL FLIP THE LID!
I'M READY, PIP!
THE CANOPY GOES FIRST—THEN THE TWO MEN ARE EJECTED FROM THE FALLING AIRCRAFT...
AS THEY DRIFT DOWN EACH KNOWS HE HAS LITTLE HOPE OF SURVIVAL EVEN WEARING AN ANTI-EXPOSURE SUIT...
THERE IS A FLASH AS THE FALLING AIRCRAFT HITS THE SURFACE — THEN PIPPER AND MURPHY TOUCH DOWN — ON ICE INSTEAD OF WATER!
NEITHER MAN SEEMS HURT...THEY HASTILY SLIP OUT OF THEIR PARACHUTE HARNESS TO KEEP FROM BEING DRAGGED ACROSS THE FLOW...EACH GATHERS UP THE BILLOWING 'CHUTE AS HE CONGRATULATES HIMSELF ON BEING ALIVE...
PIPPER'S WINGMAN, FAR BEYOND HIS FUEL LIMIT, TURNS BACK TOWARD ALASKA... THE PILOT TRIES TO RE-ESTABLISH THE RADIO CONTACT THAT HAS BEEN BROKEN BY THE ARCTIC WEATHER...
MURK! WE GOT A BREAK! IF THE WIND DOESN'T RISE WE CAN STAY ALIVE 'TIL THE RESCUE JOKERS COME! WE'VE GOT IT HACKED!
WHAT PETER PIPPER THE PIPER AND MURKY MURPHY DO NOT KNOW IS THAT THE EXPLODING AIRCRAFT BROKE OFF THE ICE PACK ON WHICH THEY HAVE LANDED... THEY ARE SLOWLY DRIFTING TOWARD THE RUSSIAN SHORE...
2-9

Milton Caniff, « Steve Canyon », 1952. © Publishers Hall Syndicate.

J. Dixon, « Jim Hawk ».

Ciel ». Et « Le Secret de l'Espadon » d'E. P. Jacobs, qui, lui, passait tout de suite à la troisième guerre mondiale et à l'avion d'assaut supersonique. H.-E. Bourdens — pour le scénario — et R. Bourlès — pour le dessin — créaient pour « Vaillant » un héros promis à un long avenir, « Bob Mallard, pilote de chasse » ; il découvrait dans la zone d'occupation française en Allemagne une base du Werewolf, organisation secrète nazie, et poursuivait jusqu'en Islande l'avion fantastique qu'elle avait construit. Jean-Michel Charlier et Victor Hubinon, pilotes l'un et l'autre, créaient enfin dans « Spirou », en janvier 1947, le fameux Buck Danny, pilote américain, qu'ils utilisèrent pour raconter (1947-1950) la guerre du Pacifique dans un récit aussi bien renseigné qu'on pouvait le réussir alors.

Au lendemain de la guerre, la bande d'aviation semblait promise à un bel avenir aux U.S.A., dans le sillage de Terry, de Buz Sawyer et de Johnny Hazard. Les cartoonists reconvertirent à peu près immédiatement leurs héros. Mais ils sentirent tout de suite que, dans un monde survolé et photographié en tous sens, la route des pays oubliés était à jamais perdue ; le héros ne pourrait plus franchir sur son Ryan PT des frontières aériennes jalousement surveillées ; les pirates de l'air, totalement surclassés, seraient ridicules. Pour ces raisons, ou pour des causes particulières, « Tailspin Tommy » et « Skyroads » avaient disparu, et « Connie », et bientôt « Don Winslow » et « Barney Baster ». « Brick Bradford » était complètement acquis à la science-fiction. Seul « Smilin' Jack » résistera jusqu'en 1967. La paix et ses limites tournèrent les auteurs vers l'aviation de transport et vers des aventures plus inspirées de l'intrigue policière — trafics, coups fourrés entre compagnies rivales, etc. — que transposées, comme jadis, de l'aventure maritime. Le nouveau héros de Milton Caniff, « Steve Canyon », ex-officier de l'Air-Transport Command, crée une compagnie de taxi et cargo aériens. De même le jeune Allan Lane, par Dale. De même « Bruce Gentry », par Ray Bailey (1945) : rivalités et mésaventures de petites compagnies aériennes besogneuses exploitant les dures lignes des Andes ; une série d'un style Caniff-Robbins très vigoureux. Johnny Hazard passe lui aussi au transport en 1946. Terry (repris par Wunder) et Buz Sawyer ne pouvaient démissionner de l'Air Force ; pourtant, eux aussi, dévièrent : vers le travail d'agent secret, l'aventure terrestre ou maritime amenée par des habiletés de scénario. Avec le début des années cinquante, la Corée, la course aux armements dégonflèrent les rêves de paix. Il y eut un double mouvement : retour à l'aviation militaire (Steve Canyon rengage, Bruce Gentry disparaît) et déclin de la bande dessinée d'aviation. L'avion est tout à fait entré dans les mœurs américaines et n'émerveille plus personne. Il est partout dans les comics comme moyen de transport usuel, non comme source d'aventures ; la bande dessinée reflète vraiment l'évolution des mœurs : Winnie Winkle, la grande sœur de Bicot, qui se cachait pour fumer, jeune fille, en 1928, voyage maintenant en Douglas DC 8. Seul l'hélicoptère, nouveau venu, excita un peu l'imagination, de « Drago » à « Mandrake », puis il fut admis. L'aviation a pratiquement cessé de déboucher sur la science-fiction. Il n'y a plus de bandes d'aviation américaines, il y a des histoires d'aviateurs qui volent de moins en moins ; voilà longtemps que « Steve Canyon » ne montre plus que des avions de tourisme et que son héros fait un travail de deuxième bureau. On ne trouve plus que de rares séquences de vol — et brèves — chez « Terry ». Seuls « Buz Sawyer » et « Johnny Hazard » ont encore de vrais épisodes aériens et des séquences de vol prolongées. Hazard conserve seul une ouverture sur la science-fiction : appareils à aile variable et décollage vertical, surtout avion géant atomique en vol orbital perpétuel, quartier général de l'organisation « Wing », sorte de super-Interpol mâtiné de C.I.A.

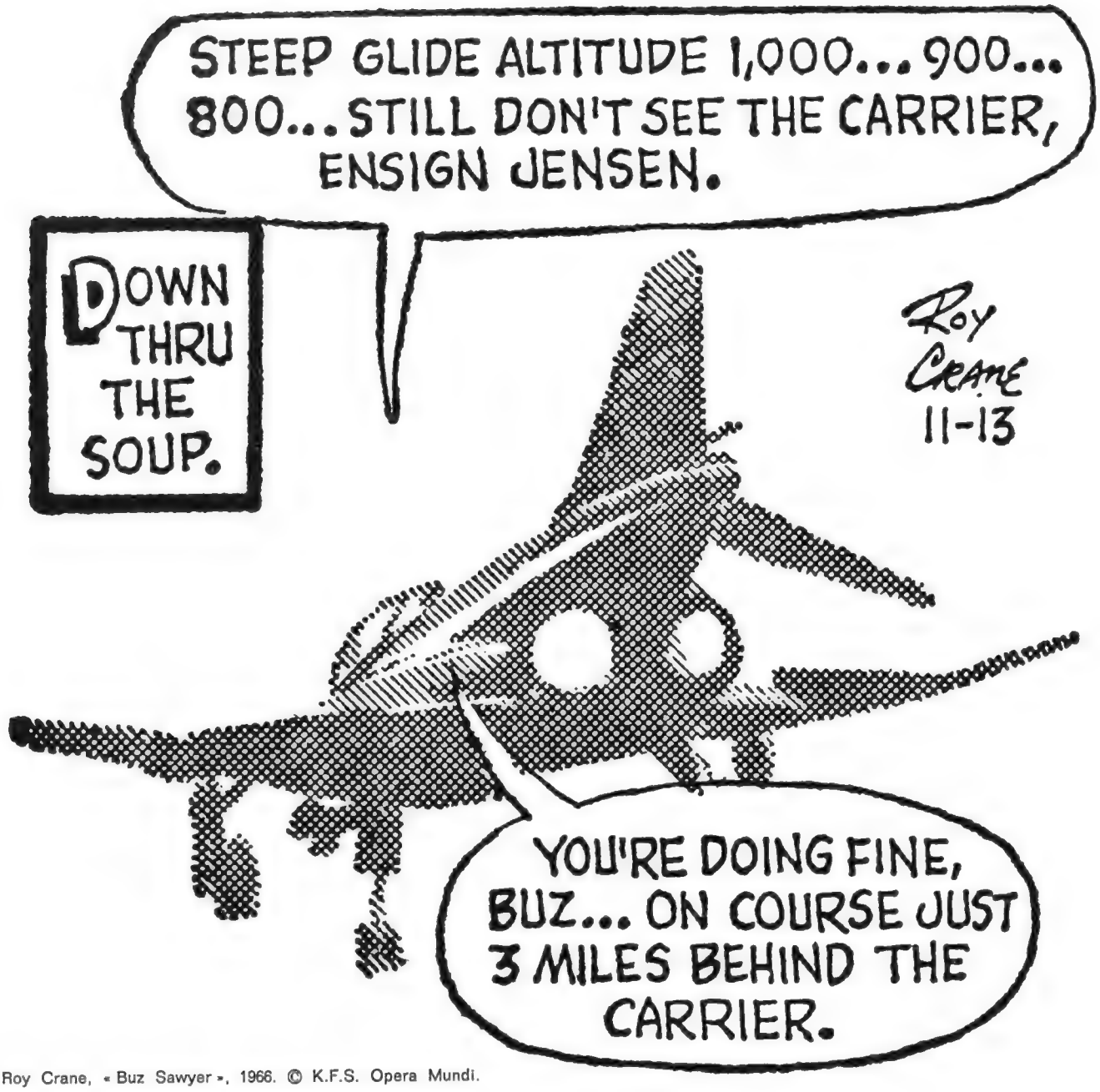
La situation est toute différente ailleurs (peut-être parallèle à un certain retard dans la diffusion du transport aérien ?). En Angleterre, « Jeff Hawke », héros de science-fiction, est pilote d'essai et les avions, réels ou anticipés, jouent un grand rôle dans ses aventures ; l'aviation est aussi en vedette dans une abondante production d'histoires de guerre en fascicules. Il en va de même en Amérique du Sud — surtout en Argentine — où une pléiade de dessinateurs — souvents excellents — ne se lasse pas de perpétuer la dernière guerre. Médiocre, hélas, est la série continue « Victor, heroe del espacio » de C. Valle et M. Oseta, dans « El Capitan Truero », histoire d'un jeune aviateur et de son mentor. L'Australie a vu naître Jim Hawk, dessiné par John Dixon, lui-même pilote : Jim a une petite affaire d'avions-taxis qui lui vaut bien des aventures dans le bush australien ; on y voit apparaître les « Mirage » de la Royal Australian Air Force. Une très bonne série, au graphisme sans bavures. En Italie, une certaine renaissance : « Dave Devil » de R. Restani, P. Gamba and F. Corbella (1962-1967), histoire d'un jeune aviateur justicier ; moins suivis, « Tony l'Audace » d'Arias (1963-1965), « Jimmy Jet » (1964-1968), sans oublier, pour son succès (au moins 277 fascicules hebdomadaires), « Capitan Walter » de

...RT, SECONDS FROM TARGET... THEY ...HAVE LAUNCHED BY NOW... DON'T SEE —THERE IT IS!
AS THE NUCLEAR-ARMED FLYING BOMB RACES UPWARD, BOUND FOR AN UNKNOWN TARGET, TERRY RAMS HIS THROTTLES WIDE OPEN.
GENTLY... GOT A LITTLE EDGE IN SPEED... GENTLY... MAKE SURE...
W... ...NE HAND ON HIS SEAT-EJECTION ... TERRY EASES HIS VOODOO CLOSER, ...CLOSER...
5-7

G. Wunder, « Terry et les Pirates », 1967. © Chicago Tribune.

F. Robbins, « Johnny Hazard », 1966. © K.F.S. Opera Mundi.

THERE'S ONLY ONE OTHER ORGANIZATION THAT CAN HANDLE IT...
CHECK! PUT MISS YUNG IN CONTACT WITH THEM... I'M JETTING TO KATMANDU!
ERSKINE IS WAITING AS JOHNNY LANDS...
HI, HAZARD! GOT ANOTHER 'HOT POTATO' FOR YOU...
NEVER A LET UP, EH, JIM? WHAT'S UP...?
SOMETHING TOO TORRID FOR US TO HANDLE... THAT'S WHY I'M TURNING YOU OVER TO WING'! THEY'LL FILL YOU IN...
WING'... WHO ARE THEY...?
AN OUTFIT THAT FEW KNOW EXISTS! WHEN YOU REACH 'COMMAND-CENTRAL' MR. ALPHA WILL EXPLAIN...
AND I SUPPOSE I'M BEING TAKEN THERE BLINDFOLDED?
© King Features Syndicate, Inc., 1966. World rights reserved.
THE VTOL TAKES OFF VERTICALLY!
NO NEED FOR THAT, MR. HAZARD! COMMAND-CENTRAL NEVER STAYS PUT... SO NO ONE CAN TRACK IT DOWN!
REACHING THE STRATOSPHERE IN PHENOMENAL TIME, THE SWING-WING VTOL CONVERTS TO HOVER ATTITUDE!
NOW WHAT?
NOW, BUDDY... WE JUST SIT AND WAIT!
NEXT WEEK: 'WALL OF DEATH!'

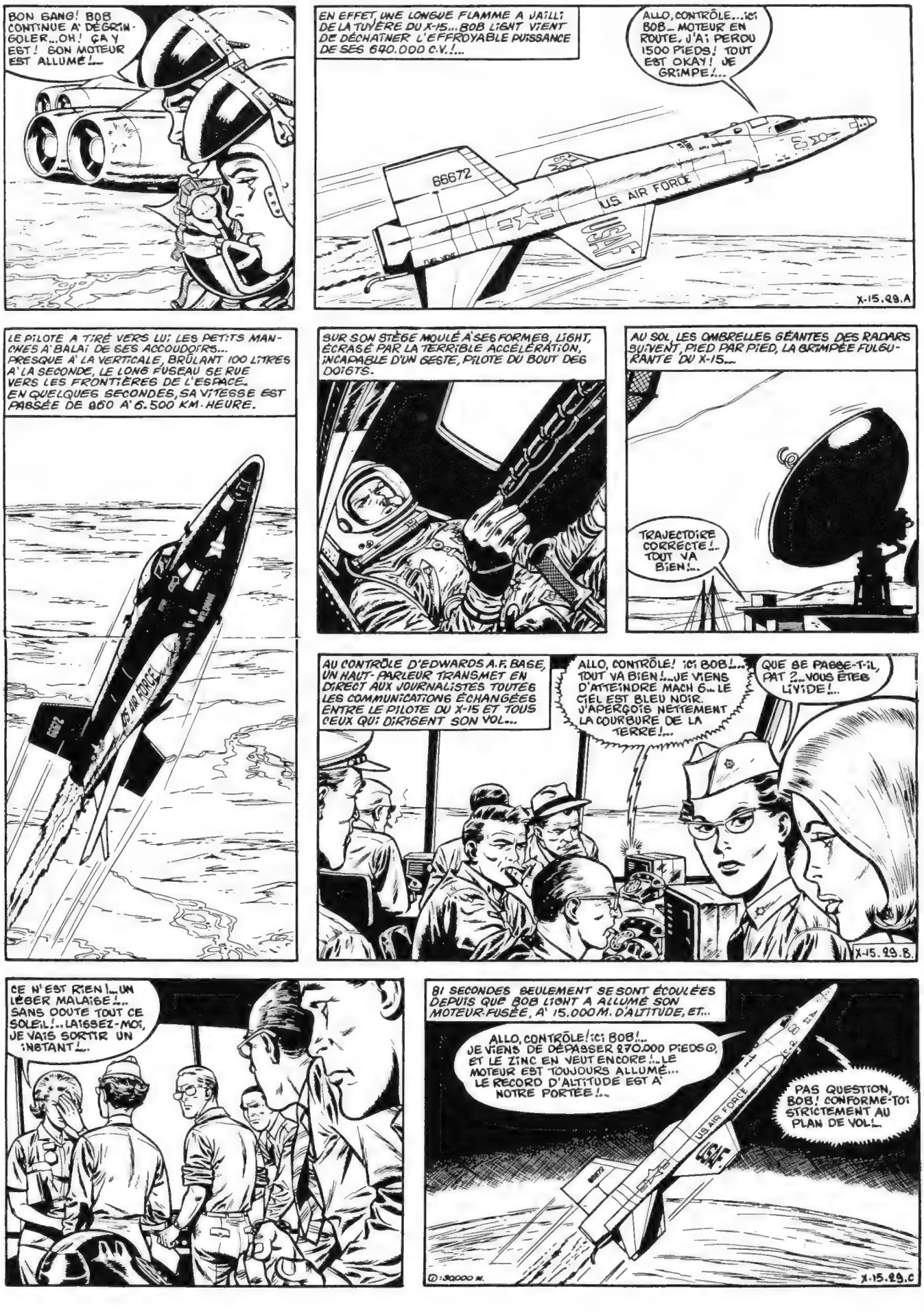

STEEP GLIDE ALTITUDE 1,000... 900... 800... STILL DON'T SEE THE CARRIER, ENSIGN JENSEN.
DOWN THRU THE SOUP.
Roy Crane 11-13
YOU'RE DOING FINE, BUZ... ON COURSE JUST 3 MILES BEHIND THE CARRIER.

Roy Crane, « Buz Sawyer », 1966. © K.F.S. Opera Mundi.

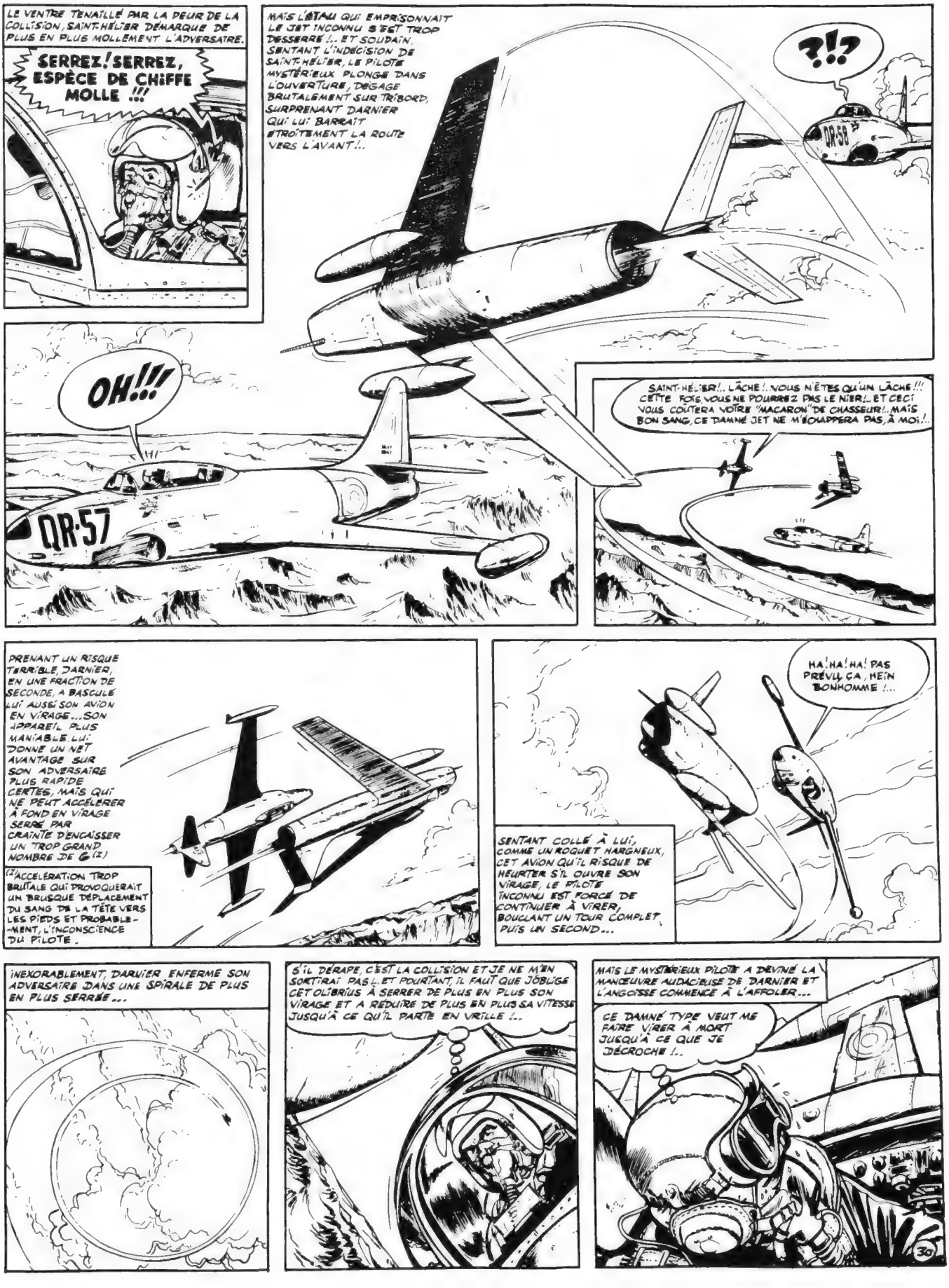
G. Fantoni, sur textes de Basari. Dans son n° 6, « Sergent Kirk » publiait enfin « I Cavalieri dell'aria » de Renzo Calegari, le dernier en date.

La bande d'aviation connaît un développement particulièrement brillant en Belgique et en France. Certes, ici aussi, l'avion est partout : dans la lutte de Jean Valhardi contre le Soleil Noir ; chez Franquin (en particulier « L'ombre du Z ») ; chez Jean Ache (Nick et Mino) ; même dans les fables de R. Macherot («Sybilline en danger »). Il joue un grand rôle dans les aventures de Marc Dacier par Eddy Paape et J.-M. Charlier (Le Vent d'Est, détournement d'un Bœing chargé d'or ; les Négriers, où les charters d'Afrique vers La Mecque approvisionnent les marchands d'esclaves). Un nouveau thème : le modélisme, dans les aventures de Michel et Thierry par Piroton et Jadoul, dans Spirou ; il y avait déjà eu, en Italie, « Ali d'argento » de Roudolph et Guerri en 1950-1951 (Vittorioso) qui exploitait un peu la même veine. Tintin, jusque là plutôt maritime et terrestre dans l'ensemble, vient à l'aviation avec « Vol 714 pour Sydney » (1967). Mais il y a surtout de véritables bandes d'aviation. Les 29 épisodes des nouvelles aventures de Buck Danny et de ses amis Tumbler et Tuckson, par J.-M. Charlier et V. Hubinon, constituent le record européen. En 1951, la rétrospective de la guerre du Pacifique terminée, J.-M. Charlier lançait ses personnages dans le monde contemporain : démobilisés, ils furent pilotes de ligne, mercenaires au Proche-Orient puis, par le même enchaînement qu'aux U.S.A., pilotes de guerre ; ils passaient à l'aéronavale en 1954. L'habileté des scénarios a permis à J.-M. Charlier de surmonter la gêne croissante causée par le choix d'officiers étrangers comme héros : il ne peut ni ignorer, ni suivre tout à fait l'actualité américaine. Buck Danny est placé marginalement sur les terrains pas trop brûlants. « Buck Danny » introduit dans les bandes dessinées européennes un souci exacerbé d'exactitude documentaire — c'est un musée de l'aviation américaine à réaction ; et non seulement les avions, mais les tableaux de bord, les accessoires, etc. — et une compétence aéronautique sans précédent. Hubinon et Charlier réalisèrent aussi une vie de Mermoz dans Spirou en 1955. Rival de Buck Danny, « Dan Cooper » d'Albert Weinberg, commencé en 1952 dans « Tintin », se rattache beaucoup plus à l'ancienne tradition — la bande d'amis opérant à leur compte, les contacts avec la science-fiction — et n'atteint au même niveau ni par le scénario, ni par le dessin. Toujours bien vivant, « Bob Mallard », repris par Sani et Chéret, devance lui aussi l'aviation réelle par l'emploi d'appareils extrapolés sur des projets en cours.

Il n'y a que deux grandes dates dans la bande dessinée d'aviation : 1929, création du genre, qui dévie très vite, on l'a vu ; 1959, création de la seule authentique bande d'aviation « non contaminée » : « Michel Tanguy », scénario de J.-M. Charlier, dessin d'Albert Uderzo, dans « Pilote ».


BON SANG! BOB CONTINUE A' DÉGRINGOLER...OH! ÇA Y EST! SON MOTEUR EST ALLUMÉ!...
EN EFFET, UNE LONGUE FLAMME A JAILLI DE LA TUYÈRE DU X-15... BOB LIGHT VIENT DE DÉCHAÎNER L'EFFROYABLE PUISSANCE DE SES 640.000 C.V.!...
ALLO, CONTRÔLE...ICI BOB... MOTEUR EN ROUTE, J'AI PERDU 1500 PIEDS! TOUT EST OKAY! JE GRIMPE!...
66672
US AIR FORCE
X-15.29.A
LE PILOTE A TIRÉ VERS LUI LES PETITS MANCHES A' BALAI DE SES ACCOUDOIRS... PRESQUE A' LA VERTICALE, BRÛLANT 100 LITRES A' LA SECONDE, LE LONG FUSEAU SE RUE VERS LES FRONTIÈRES DE L'ESPACE. EN QUELQUES SECONDES, SA VITESSE EST PASSÉE DE 860 A' 6.500 KM-HEURE.
US AIR FORCE
SUR SON SIÈGE MOULÉ A' SES FORMES, LIGHT, ÉCRASÉ PAR LA TERRIBLE ACCÉLÉRATION, INCAPABLE D'UN GESTE, PILOTE DU BOUT DES DOIGTS.
AU SOL, LES OMBRELLES GÉANTES DES RADARS SUIVENT, PIED PAR PIED, LA GRIMPÉE FULGURANTE DU X-15...
TRAJECTOIRE CORRECTE!.. TOUT VA BIEN!...
AU CONTRÔLE D'EDWARDS A.F. BASE, UN HAUT-PARLEUR TRANSMET EN DIRECT AUX JOURNALISTES TOUTES LES COMMUNICATIONS ÉCHANGÉES ENTRE LE PILOTE DU X-15 ET TOUS CEUX QUI DIRIGENT SON VOL...
ALLO, CONTRÔLE! ICI BOB!... TOUT VA BIEN!...JE VIENS D'ATTEINDRE MACH 6... LE CIEL EST BLEU NOIR. J'APERÇOIS NETTEMENT LA COURBURE DE LA TERRE!...
QUE SE PASSE-T-IL, PAT?...VOUS ÊTES LIVIDE!...
X-15.29.B
CE N'EST RIEN!...UN LÉGER MALAISE!... SANS DOUTE TOUT CE SOLEIL!...LAISSEZ-MOI, JE VAIS SORTIR UN INSTANT!...
81 SECONDES SEULEMENT SE SONT ÉCOULÉES DEPUIS QUE BOB LIGHT A ALLUMÉ SON MOTEUR-FUSÉE, A' 15.000 M. D'ALTITUDE, ET...
ALLO, CONTRÔLE! ICI BOB!... JE VIENS DE DÉPASSER 270.000 PIEDS ①, ET LE ZINC EN VEUT ENCORE!...LE MOTEUR EST TOUJOURS ALLUMÉ... LE RECORD D'ALTITUDE EST A' NOTRE PORTÉE!...
PAS QUESTION, BOB! CONFORME-TOI STRICTEMENT AU PLAN DE VOL!...
US AIR FORCE
① : 90000 M.
X-15.29.C

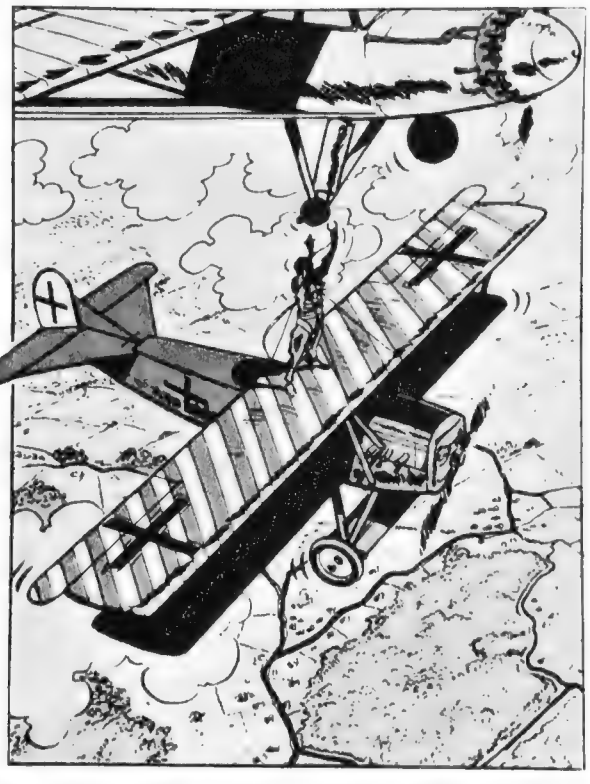
J.-M. Charlier et V. Hubinon, « Buck Danny », 1963. © Dupuis.


LE VENTRE TENAILLÉ PAR LA PEUR DE LA COLLISION, SAINT-HÉLIER DÉMARQUE DE PLUS EN PLUS MOLLEMENT L'ADVERSAIRE.
SERREZ! SERREZ, ESPÈCE DE CHIFFE MOLLE !!!
MAIS L'ÉTAU QUI EMPRISONNAIT LE JET INCONNU S'EST TROP DESSERRÉ !.. ET SOUDAIN, SENTANT L'INDÉCISION DE SAINT-HÉLIER, LE PILOTE MYSTÉRIEUX PLONGE DANS L'OUVERTURE, DÉGAGE BRUTALEMENT SUR TRIBORD, SURPRENANT DARNIER QUI LUI BARRAIT ÉTROITEMENT LA ROUTE VERS L'AVANT !..
?!?
QR·58
OH!!!
QR·57
SAINT-HÉLIER !.. LÂCHE !.. VOUS N'ÊTES QU'UN LÂCHE !!! CETTE FOIS VOUS NE POURREZ PAS LE NIER !.. ET CECI VOUS COÛTERA VOTRE "MACARON" DE CHASSEUR !.. MAIS BON SANG, CE DAMNÉ JET NE M'ÉCHAPPERA PAS, À MOI !..
PRENANT UN RISQUE TERRIBLE, DARNIER, EN UNE FRACTION DE SECONDE, A BASCULÉ LUI AUSSI SON AVION EN VIRAGE... SON APPAREIL PLUS MANIABLE LUI DONNE UN NET AVANTAGE SUR SON ADVERSAIRE PLUS RAPIDE CERTES, MAIS QUI NE PEUT ACCÉLÉRER À FOND EN VIRAGE SERRÉ PAR CRAINTE D'ENCAISSER UN TROP GRAND NOMBRE DE G (1)
(1) ACCÉLÉRATION TROP BRUTALE QUI PROVOQUERAIT UN BRUSQUE DÉPLACEMENT DU SANG DE LA TÊTE VERS LES PIEDS ET PROBABLEMENT, L'INCONSCIENCE DU PILOTE.
HA! HA! HA! PAS PRÉVU ÇA, HEIN BONHOMME !...
SENTANT COLLÉ À LUI, COMME UN ROQUET HARGNEUX, CET AVION QU'IL RISQUE DE HEURTER S'IL OUVRE SON VIRAGE, LE PILOTE INCONNU EST FORCÉ DE CONTINUER À VIRER, BOUCLANT UN TOUR COMPLET, PUIS UN SECOND...
INEXORABLEMENT, DARNIER ENFERME SON ADVERSAIRE DANS UNE SPIRALE DE PLUS EN PLUS SERRÉE...
S'IL DÉRAPE, C'EST LA COLLISION ET JE NE M'EN SORTIRAI PAS !.. ET POURTANT, IL FAUT QUE J'OBLIGE CET OLIBRIUS À SERRER DE PLUS EN PLUS SON VIRAGE ET À RÉDUIRE DE PLUS EN PLUS SA VITESSE JUSQU'À CE QU'IL PARTE EN VRILLE !..
MAIS LE MYSTÉRIEUX PILOTE A DEVINÉ LA MANŒUVRE AUDACIEUSE DE DARNIER ET L'ANGOISSE COMMENCE À L'AFFOLER...
CE DAMNÉ TYPE VEUT ME FAIRE VIRER À MORT JUSQU'À CE QUE JE DÉCROCHE !..
30

J.-M. Charlier, « Michel Tanguy », 1959. © Dargaud.

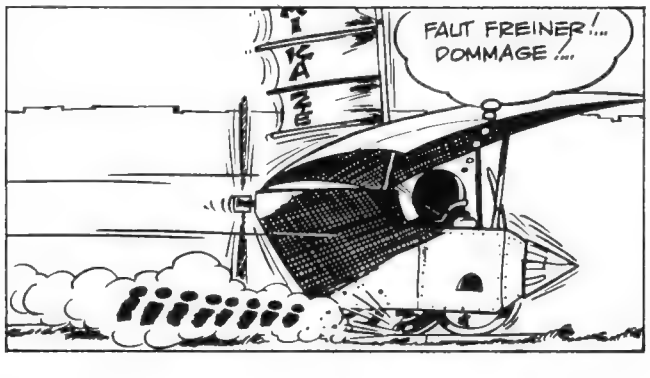
A. Weinberg, « Dan Cooper », 1967. © Dupuis.

Pironton et Jadoul, « Michel et Thierry : Mylène et ses carats ». 1964. © Dupuis.



W. Lambyl, « Sandy, le docteur volant », 1964. © Dupuis.

Roba, « La Ribambelle s'envole ». © Dupuis.



R. Macherot, « Sybilline en danger », 1967. © Dupuis.

Franquin, Jidéhem et Greg, « L'ombre de Z », 19 . © Dupuis.

PAAARFAIT ! À MON COMMANDEMENT, VOUS TIREREZ LA POIGNÉE DEVANT VOUS AVEC FORCE, EN CRIANT : VIVE ZORGLUB ! ATTENTION ... UUUNE ... DEUUUX ...
...TROIS !
VIVE ZOR-GLLB
VIVE ZOR-GLLB
VIVE ZORGLLB

Il est inutile de présenter deux personnages aussi connus que Tanguy et le pittoresque Laverdure, mais il faut attirer l'attention sur ce qu'une telle série apporte de nouveau. Pour la première fois, l'aventure naît rigoureusement de la technique du vol, des possibilités de l'avion, de l'exercice du métier par des pilotes qui volent : missions diverses, bien sûr, mais toujours conformes à la carrière d'officier aviateur. Pas de travail d'agent secret, de sous-marinier ou de chercheur d'or. Une telle continuité n'avait existé, dans les bandes précédentes, qu'à l'échelle de l'épisode. Pour la première fois, une bande dessinée fait entrer le lecteur dans la logique des manœuvres en vol ; ceci avait été réalisé seulement par séries de quelques planches ou strips chez Caniff, Crane et Robbins. Rarement, et à un niveau très élémentaire, chez les anciennes bandes ; Avai, Forrest, Miller, se bornaient à entrechoquer de belles images d'avions tournoyants. Cette réussite n'est permise que par la solidité du scénario, fondé sur la compétence personnelle, une documentation extraordinaire et de véritables complicités dans les milieux aériens. Uderzo apportait aussi un style remarquable, ne devant rien à Caniff ou Robbins, un sens impressionniste des effets atmosphériques : avions dans les nuages, pistes noyées dans la brume, fantômes des appareils, reflets des lumières, pureté du ciel d'avant l'aube, où brillent durement les feux des avions... L'entente du dessinateur et du scénariste fait aussi de Tanguy un modèle de découpage et de technique narrative ; à cet égard, la poursuite de l'avion-espion, de nuit en rase-mottes, sur Paris et la vallée de la Seine (« Danger dans le ciel », 1961), aboutissant à la vaste image où l'avion s'écrase sur une ligne à haute tension, dans un grand hâlo verdâtre, cette séquence est un chef-d'œuvre. Jijé succédait à Uderzo en 1966 ; aussi bon dessinateur qu'il soit, il faut bien reconnaître qu'il ne « sent » pas ces personnages qui ne sont pas les siens. Il a encore le temps d'y parvenir. Il serait dommage que « Michel Tanguy », le plus beau feu de la bande d'aviation — et peut-être le dernier — soit aussi le plus court.

La rigueur documentaire exigée par un public tatillon caractérise les bandes actuelles. Elle tue un peu la liberté du dessin, l'impression de vol et de vitesse, en particulier chez Hubinon et Wunder. Avant-guerre, les dessinateurs avaient moins de documentation ; leurs dessins sont des impressions d'artistes : ils ne voient pas le détail des rivets, mais rendent parfois mieux le volume de l'avion et son assiette sur l'air. Comme certains aviateurs, les dessinateurs actuels regrettent parfois la liberté du vol, le toucher de l'avion de sport, du chasseur à hélice. On voit parfois les vieux avions reparaître chez Buck Danny, chez Hazard, chez Buz Sawyer — un trimoteur Ford —, chez Tanguy — des Spitfire. D'ailleurs, à la suite du film « The Blue Max », l'aviation 1914-1918 apparaît dans la bande dessinée ; alors que la deuxième guerre mondiale n'est pas finie, voici que la première recommence, et, dans « Peanuts », le chien Snoopy, assis sur sa niche, joue au pilote et rêve d'abattre von Richtofen. La nostalgie du vol pur, de la liberté du ciel, satisfaite par les avions légers des années trente dans un monde ouvert, ne l'est pas par les magnifiques bolides d'aujourd'hui. Ce rêve naïf perce dans la bande dessinée : les enfants de la Ribambelle (Roba, « La Ribambelle s'envole », 1964) bricolent une motocyclette volante ; le Schtroumpf volant, de Peyo, se casse la figure chaque fois et chaque fois recommence ; finalement, il vole sans aucun appareil, grâce à une potion magique. Est-ce un symbole ? Le très vieux Dirks fait retrouver par ses enfants éternels, Hans et Fritz, Pam et Poum, le chemin des pays perdus, grâce à un avion qu'ils ont « emprunté » et mènent au hasard : au bout de son vol, ils retrouvent les hommes préhistoriques grincheux, les dinosaures, les ruines inconnues, les souterrains où gît un diamant colossal, les mondes merveilleux des rêves.

Pierre COUPERIE, avec la collaboration de Gianni BONO, Edouard FRANÇOIS, Claude LE GALLO, Jean-François MUGLIONI, Claude MOLITERNI.
Proto DESTEFANIS a largement fourni de son énorme documentation.
Avec une amabilité touchante, M. GORDON-CAMPBELL, de Nashville, nous a envoyé des documents rares.

(1) P. Couperie, P. Destefanis, E. François, M. Horn, C. Moliterni, « Bande dessinée et figuration narrative », chapitre II, Paris, 1967.

(2) Bui Xuan Bao, « Naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres : aviation et littérature ». « Jean Bolide ». Poursuivi sous ce titre par Sourlau, pendant que

(3) « Skyroads » parut dans « Junior » 1937-1938 : « Les gangsters du ciel » puis « Jack l'Ouragan, l'as G-Man », puis « Les Chevaliers de l'Air ». Parut dans « Aventures » : « Le Roi de la Stratosphère » et dans « Jumbo » : « Service secret aérien ». Strips du début réédités en album par Edwin Aprill.

(4) « Tailspin Tommy » parut dans « Robinson » nº 1 à nº 98 : « Jean Bolide ». Poursuivi sous ce titre par Sourian, pendant que le véritable « Tailspin Tommy » passait dans « Bilboquet » (1938) : « Jean Reid l'audacieux », avec « The four Aces » devenus « Les mousquetaires du ciel ». « Tailspin Tommy » parut aussi dans « Aventures » (« L'île céleste », « Le rayon invisible », 1937-1938), dans « Jumbo » (« Vaillance et générosité », « Patrice et Victor », 1938), dans « L'Aventureux » (« L'avion bleu », 1940).

(5) « Smilin' Jack » parut en France dans « Toto » pendant un an : « Richard l'Aviateur ».

(6) « Ace Drummond » sortit en France dans « Hurrah » et, fait extraordinaire, sous son nom !

(7) « Ace Drummond », 1 serial en 1936. « Tailspin Tommy », 1 serial en 1934, 6 films 1935-1939. « Smilin' Jack », 1 serial en 1942. F. L. Gasca, « Los Comics en la Pantalla », 1965.

(8) « Scorchy Smith » parut alors en France : « Bob l'Aviateur » dans « Hurrah » 213-334 (falsifié du 279 au 287).

(9) En France, « Bill l'Albatros, le pirate de l'air » dans « Toto » et dans « Les cahiers d'Ulysse » où il fut, selon la bonne règle, continué par un dessinateur français, Van Straelen, qui, d'abord abominable, progressa jusqu'à devenir extrêmement médiocre. En Belgique, dans « Spirou » 1938-1941.

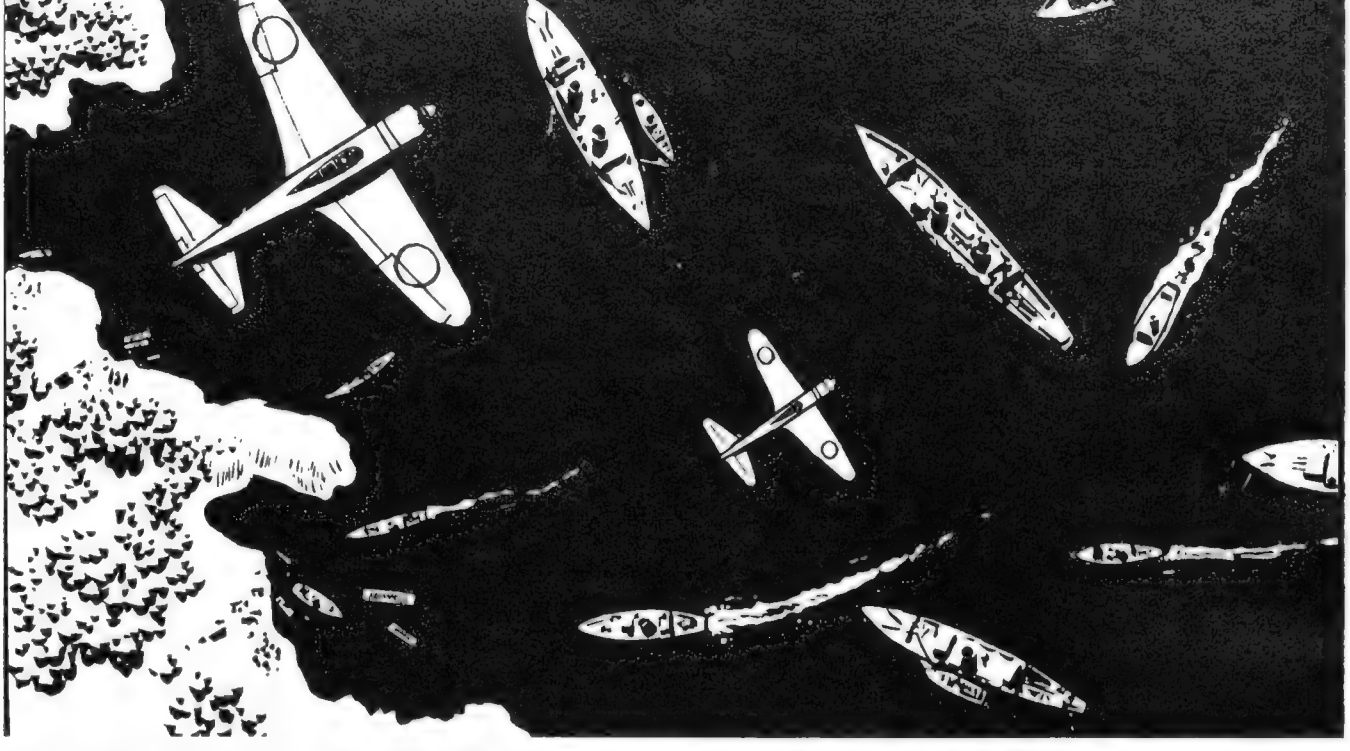
(10) En France, « Le mystère de l'aéroport Z » dans « L'As », nº 1 à nº 114. Et « Les Conquérants du Ciel » dans « Robinson » en 1940 ; repris ensuite dans « Les cahiers d'Ulysse ».

(11) R. Kinert, « Racing planes and air races », Aeropublishers ed., 1967, 4 vol.

(12) J. Labadié, « L'avion à réaction », « La Science et la Vie », mai 1935, p. 389.

(13) Quelques aventures de guerre de Terry ont paru dans « Donald » où il était devenu « Barry ».

(14) Dans « Coq Hardi » (1949) puis album Flammarion.



Milton Caniff, « Terry et les Pirates », © Chicago Tribune. Les Mitsuhushi A 6 M 2 (zéro) près à l'attaque.

les avions dans la bande dessinée

PAR ÉDOUARD FRANÇOIS

Si l'on prend la précaution de laisser de côté les bandes « historiques » (Préhistoire, Moyen Age, XVII[e] siècle, etc...) et les récits d'anticipation, on constate aisément que la bande dessinée retrace, volontairement ou non, des tranches de vie quotidienne. Il devait donc fatalement arriver que cette représentation de la vie courante porte un jour sur les transports et donc sur les transports aériens, sur les sports et donc sur les sports aériens, sur la guerre et donc sur la guerre aérienne, c'est-à-dire que la bande dessinée devait immanquablement traiter de l'aviation et, de ce fait, amener les dessinateurs à représenter des avions ou, disons, plus généralement du matériel aéronautique. Notre propos sera d'étudier dans ses grandes lignes cette représentation.

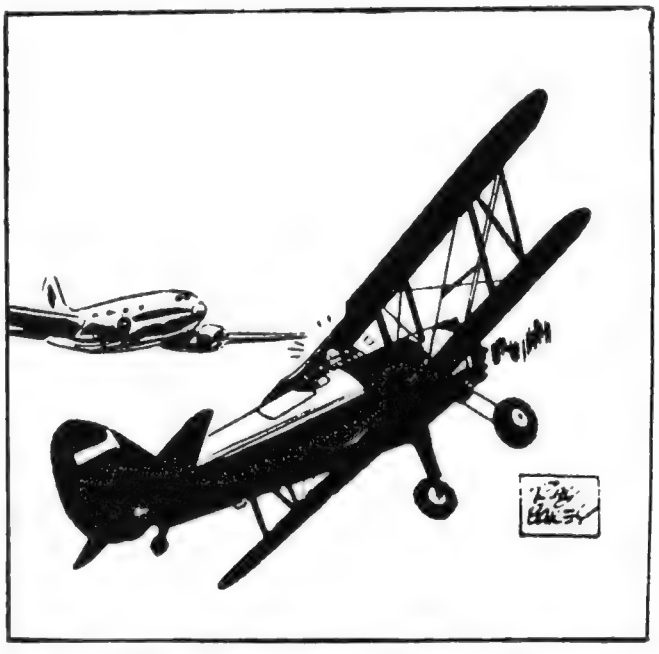
Le premier problème qui se pose est celui du réalisme et, avant même de nous y attarder, il est nécessaire d'établir une distinction : l'aviation peut jouer deux rôles distincts dans la bande dessinée. Ou elle en est l'objet principal, et nous avons affaire à des « bandes d'aviation » comme c'est le cas pour Scorchy Smith, Tailspin Tommy, Romano il Legionario, Buck Danny ou Michel Tanguy ; ou bien l'aviation ne constitue qu'un objet accessoire, comme c'est le cas pour les bandes d'aventures (Luc Bradefer contre Temuchin ou contre le Vieux de la Montagne). Ou même elle ne constitue qu'un thème purement occasionnel : transport aérien, sport aérien, intervention policière, etc... C'est le cas de toutes les autres bandes.

On pourrait alors croire que les bandes spécialisées vont s'en tenir à un strict réalisme et même, lorsque l'aviation ne joue qu'un rôle épisodique, on s'attend à une transcription soignée du matériel volant. Ce serait là un résultat logique. Or, l'expérience prouve qu'il n'en est rien, même lorsque l'on n'a pas affaire à des bandes humoristiques.

Tout d'abord, et surtout dans les années 30, le domaine de l'aviation a été un terrain propice à l'exercice de l'imagination des dessinateurs et les magnifiques appareils de course de la version française de Jean Bolide (Robinson) en sont un exemple frappant ; on ne pouvait empêcher, surtout en ces années d'enthousiasme aéronautique, un dessinateur féru d'aviation de caréner, d'affiner, d'améliorer, de moderniser les appareils de l'époque en s'inspirant des tendances aérodynamiques du temps des engins à haute vitesse de la coupe Deutsch, de la coupe Schneider ou des nombreux « Trophies » américains. Ce qui est intéressant, c'est de constater que ces « modifications » se font en fonction des tendances et surtout de l'esprit d'une époque dont elles nous laissent ainsi la trace. Nul ne peut nier que la « Flèche Rouge » de Jean Bolide se situe dans l'esprit des années 35. De plus, l'anticipation, même « légère », se devait de s'appliquer à un domaine qui lui offrait tant de possibilités, et les bombardiers géants de Temuchin (Luc Bradefer), le stratoplane de Jean Bolide (Robinson), l'avion-fusée d'Irma l'Infirmière (Toto) ou les avions stratosphériques de Tchang (Jean Bolide) en sont des manifestations bien connues.

D'un autre côté, il n'était guère utile d'exiger de Walt Disney, de Geo Mac Manus ou de Forton que leurs avions représentassent avec exactitude et soin le matériel volant de leur époque. On peut cependant remarquer que, là encore, ces représentations s'inspirent des lignes générales

W. Ritt et Cl. Gray, « Brick Bradford ». © K.F.S. Opera Mundi. Un avion à réaction de 1937. Pour faire moderne, le dessinateur a naïvement supprimé l'indispensable empennage.



Ray Bailey, « Bruce Gentry », Stearman PT 13 ou PT 17, différents que par la marque du moteur. Appareil d'entraînement primaire à partir de 1934.

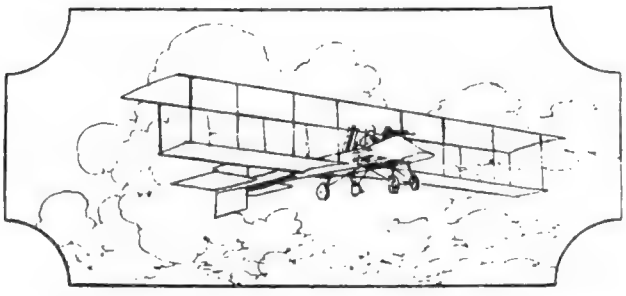
de l'époque : les petits chasseurs bi ou monoplaces de « Mickey Aviateur » évoquent assez fidèlement la silhouette générale des avions d'entraînement de l'époque (Ryan PT 20 ou Stearman Model 6) et le gros transport trimoteur devant lequel Mickey passa en trombe sur son « pingouin » de roulement au sol est fortement inspiré des Ford, Fokker ou Keystone Patrician, largement répandus alors sur les lignes américaines ; quant à l'unique chasseur Moldochien de « Jakitou Resquille » (Saint-Ogan), avec ses ailes cellulaires et son fuselage non entoilé, il constitue une bonne évocation des Farman, Wright et autres Voisin des années 1910.

On serait en droit, par contre, d'exiger des dessinateurs réalistes une représentation fidèle des avions de leur temps. Or, c'est là de la part du lecteur comme de celle de l'auteur une exigence qui relève d'une mentalité toute moderne qui a été suscitée par l'importance et la familiarité prises par l'aviation dans la vie quotidienne, surtout depuis la dernière guerre ainsi que par l'évolution psychologique du lecteur porté à se montrer de plus en plus exigeant quant au réalisme minutieux dans le domaine technique, sans parler de l'habitude infusée au lecteur par des dessinateurs comme Milton Caniff, Frank Robbins, Caesar, Hubinon ou Uderzo. Il n'en était pas de même dans les années 20 ou 30 et on se contentait alors volontiers d'approximations évocatrices comme c'est le cas dans « La Bande Aérienne » de Ray Moore (Le Fantôme du Bengale), où les petits amphibies de chasse des femmes-pirates rappellent les hydravions de transport légers Fairchild A-94 « Baby Clippers » bien connus sur les lignes intérieures américaines. On trouve de même dans « Fuego le Pirate » (Brick Bradford) un bimoteur Douglas DC-2 transmué en bombardier par l'adjonction de deux mitrailleuses mobiles dorsales montées en deux « cuves » percées dans le dos de cet avion de transport.

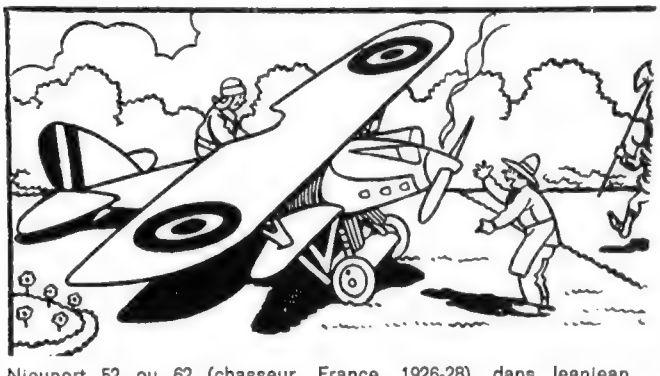
Enfin, lorsque le dessin est correct, le style propre au dessinateur arrive parfois à rendre un appareil différent de ce que sa silhouette réelle évoque habituellement. C'est le cas pour Barney Baxter (Marc Orian), de Frank Miller, ce dernier cernant ses dessins d'un fort trait noir et ayant tendance à « faire trapu », de même pour Alain Saint-Ogan qui arrondit et adoucit les contours au point que dans « Zig et Puce aux Indes », le gros trimoteur bossu paraît moins biscornu et hideux que le Farman « Jabiru » qui lui a servi de modèle.

Ces remarques établies, on peut considérer que, d'une manière générale, la bande dessinée donne une vue d'ensemble, sinon exacte, tout au moins évocatrice de l'état de la technique aéronautique propre à chaque époque et qu'il est probable que l'on pourrait, en dépouillant systématiquement, sinon **toutes** les bandes dessinées — travail humainement impossible — mais celles qui sont le plus largement répandues, tracer une histoire générale en images de l'aviation en en marquant les étapes essentielles à l'aide de la bande dessinée et ce, depuis le « sphérique » qui enlève la Famille Fenouillard dans le ciel de Paris, jusqu'aux plus modernes chasseurs et bombardiers à réaction de Buck Danny, Michel Tanguy, Buz Sawyer ou Steve Canyon, en remarquant toutefois que les années 25-30 sont relativement pauvres en documents de qualité et que le réalisme et la quantité vont croissant avec le temps et que, de nos jours, la bande dessinée nous fournit un échantillonnage très complet du matériel volant moderne civil et militaire. Notre propos, dans les pages qui vont suivre, sera de retracer rapidement cette histoire en images de l'aviation par la bande dessinée en nous pliant aux contraintes d'espace qui nous imposent un choix quantitatif et qualitatif dans cette évocation et qui expliquent le nombre relativement réduit de documents consacrés à relater cette merveilleuse histoire.

E. FRANÇOIS.

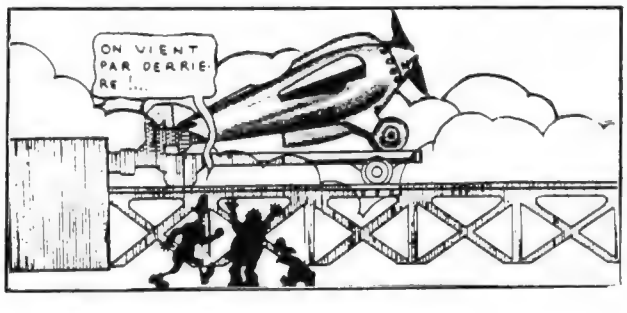


Biplan Voisin 5 B 2 (observation, France, 1915), dans Hérouard, « L'oiseau sauveur », 1916. © Semaine de Suzette.

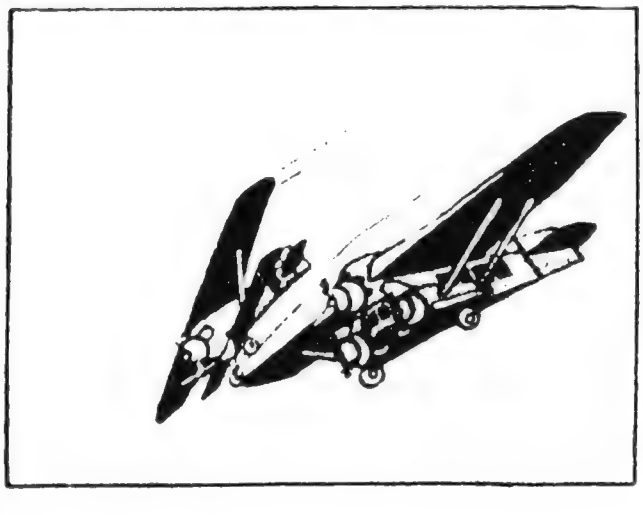


Nieuport 52 ou 62 (chasseur, France, 1926-28), dans Jeanjean, « Pigoulin aviateur », 1928. © Pierrot.

Bernard « Ferbois » (avion de record, France, 1924) dans Saint-Ogan, « Zig et Puce à New York », 1928. © Saint-Ogan.



Farman « Jabiru » (transport, France, 1924), dans Saint-Ogan, « Zig et Puce aux Indes », 1930. © Saint-Ogan.

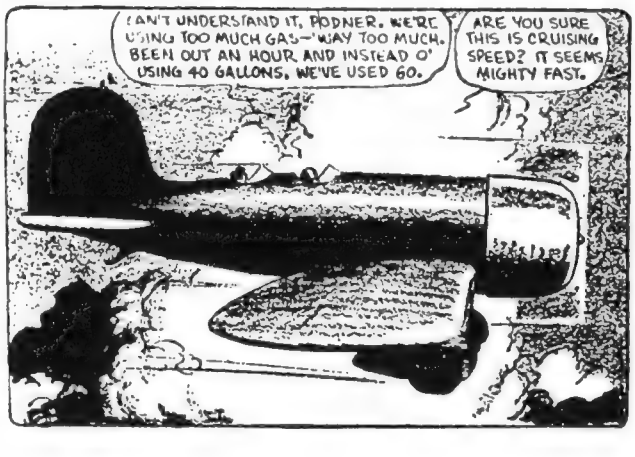


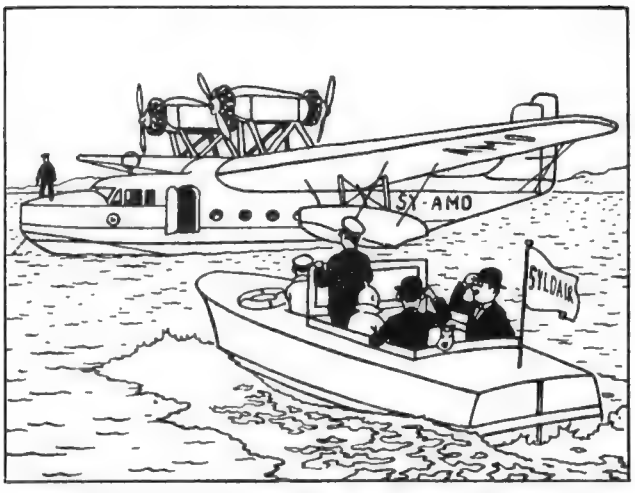
Ryan M 2 A (du type du « Spirit of St-Louis », U.S.A., 1926), dans Forrest, « Tailspin Tommy », 1930. © K.F.S. Opera Mundi.

LE PILOTE N'EST PAS ENCORE LÀ LUI FAITES VOUS ENTIÈRE CONFIANCE DOCTEUR COLE?
POURQUOI PAS ? IL IGNORE NOS PLANS JE L'AI ENGAGÉ POUR PILOTER SOUS MA DIRECTION. VOICI UNE VOITURE....

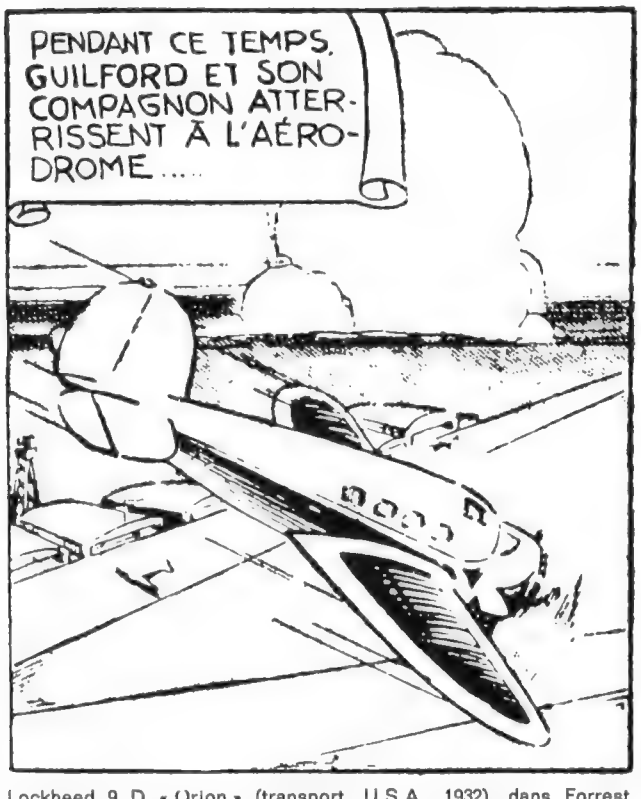
Sikorsky 36 B (transport léger amphibie, U.S.A., 1927), dans Falk et Davis, « Mandrake », 1939. © K.F.S. Opera Mundi.

Lockheed « Sirius » (avion de record, U.S.A., 1930), dans Crane, « Wash Tubbs », 1931. © N.E.A.-U.P.I.


CAN'T UNDERSTAND IT, PODNER. WE'RE USING TOO MUCH GAS—WAY TOO MUCH. BEEN OUT AN HOUR, AND INSTEAD O' USING 40 GALLONS, WE'VE USED 60.
ARE YOU SURE THIS IS CRUISING SPEED? IT SEEMS MIGHTY FAST.

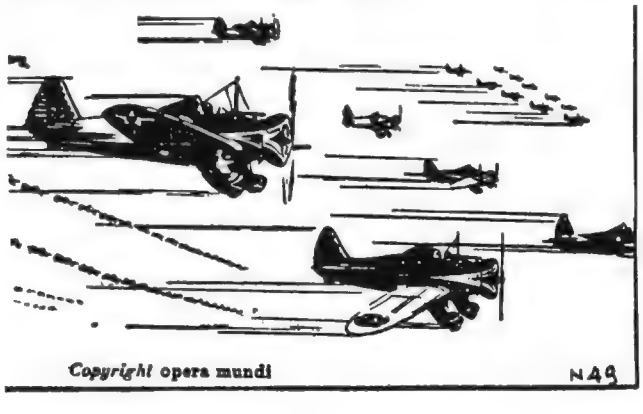


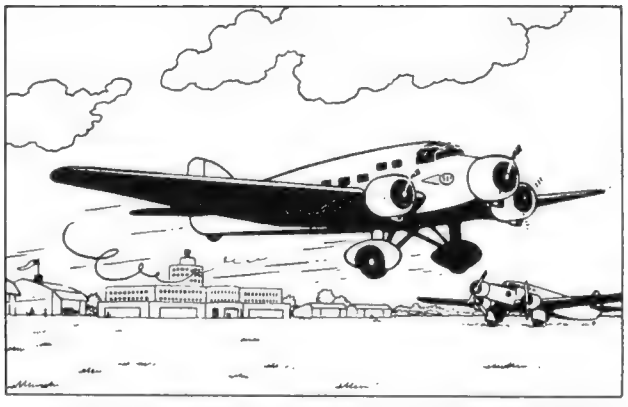
Liore et Olivier Leo H 242 (transport, France, 1933), dans Hergé, « Le sceptre d'Ottokar ». © Casterman.



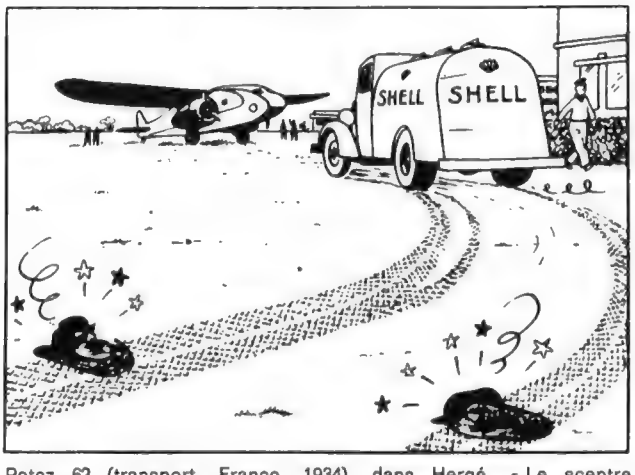
Lockheed 9 D « Orion » (transport, U.S.A., 1932), dans Forrest, « Tailspin Tommy », 1936. © K.F.S. Opera Mundi.

Boeing P 26 (chasseur, U.S.A., 1933), dans C. Gray, « Brick Bradford », 1936. © K.F.S. Opera Mundi.

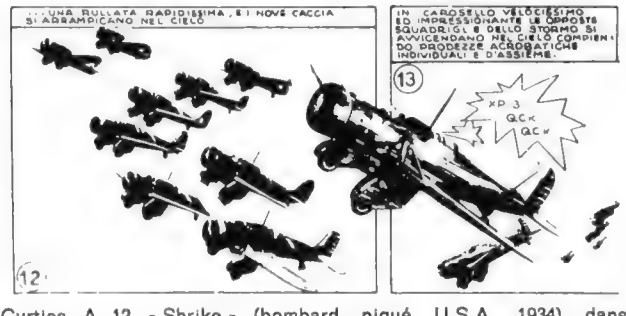




Savoia Marchetti S 73 (transport, Italie, 1934) et Dewoitine D 332 (transport, France, 1933), dans Hergé, « Le sceptre d'Ottokar », 1939 © Casterman.

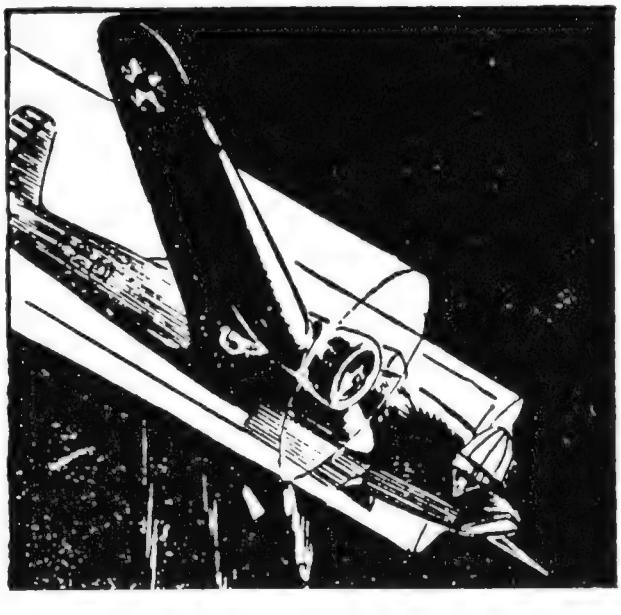


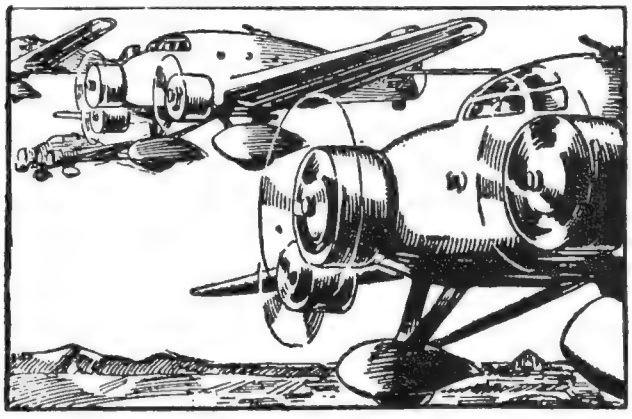
Potez 62 (transport, France, 1934), dans Hergé, « Le sceptre d'Ottokar ». © Casterman.


...UNA RULLATA RAPIDISSIMA, E I NOVE CACCIA SI ARRAMPICANO NEL CIELO
IN CAROSELLO VELOCISSIMO ED IMPRESSIONANTE LE OPPOSTE SQUADRIGLIE DELLO STORMO SI AVVICENDANO NEL CIELO COMPIENDO PRODEZZE ACROBATICHE INDIVIDUALI E D'ASSIEME.
13
12
XP 3
QCK
QCK

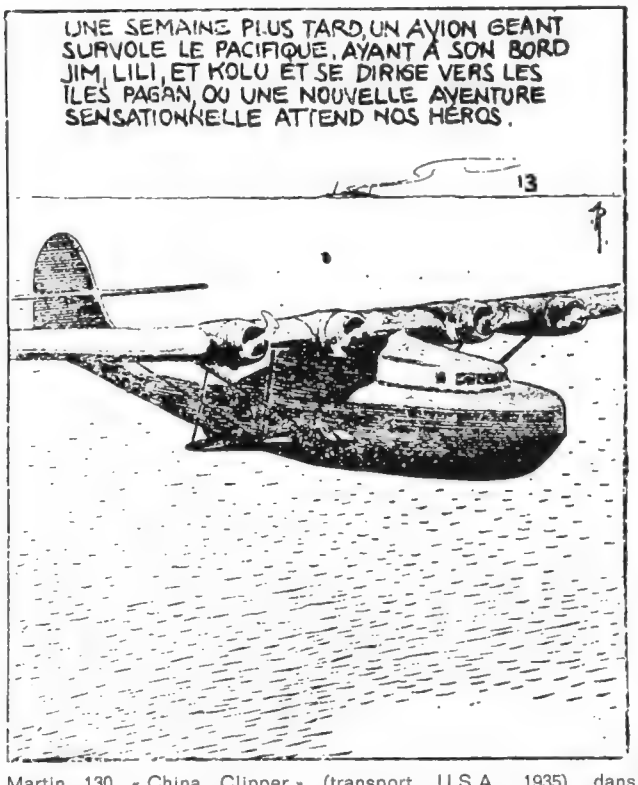
Curtiss A 12 « Shrike » (bombard. piqué, U.S.A., 1934) dans C. Avai, « H 2, il Nibbio della Frontiere », 1949. © Vittorioso.

Martin B 10 B (bombardier, U.S.A., 1934), dans Ritt et Gray, « Brick Bradford », 1935. © K.F.S. Opera Mundi.



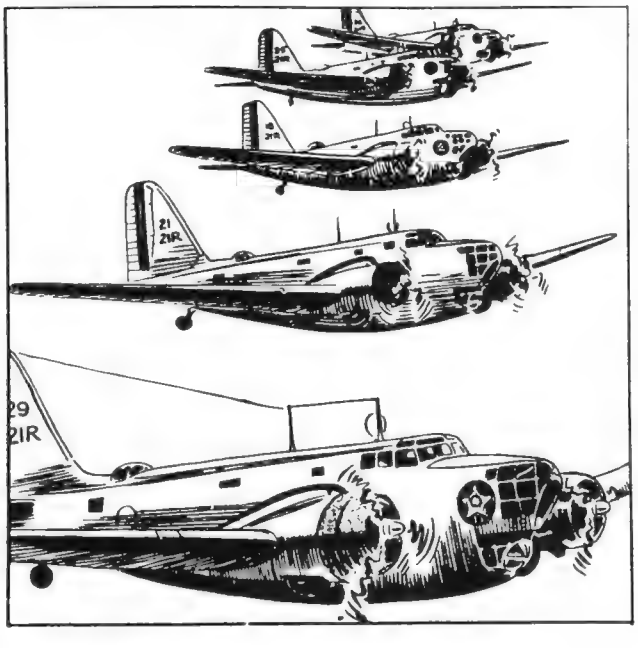


Savoia Marchetti SM 81 (bombardier, Italie, 1934), dans Scolari, « Saturno contra la Terra ».

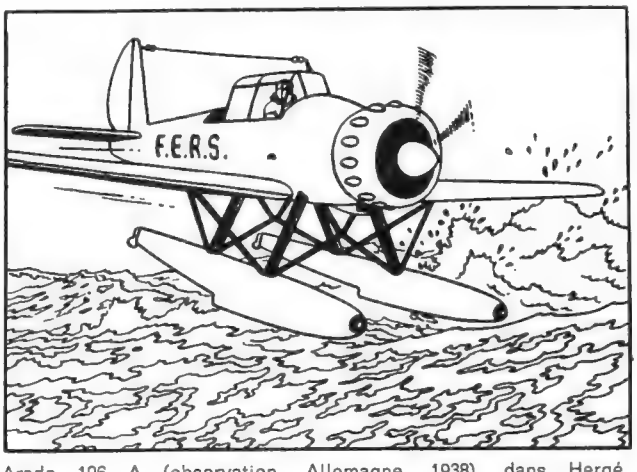

UNE SEMAINE PLUS TARD, UN AVION GEANT SURVOLE LE PACIFIQUE, AYANT A SON BORD JIM, LILI, ET KOLU ET SE DIRIGE VERS LES ILES PAGAN, OU UNE NOUVELLE AVENTURE SENSATIONNELLE ATTEND NOS HEROS.
13

Martin 130 « China Clipper » (transport, U.S.A., 1935), dans A. Raymond, « Jungle Jim ». 1937. K.F.S. Opera Mundi.

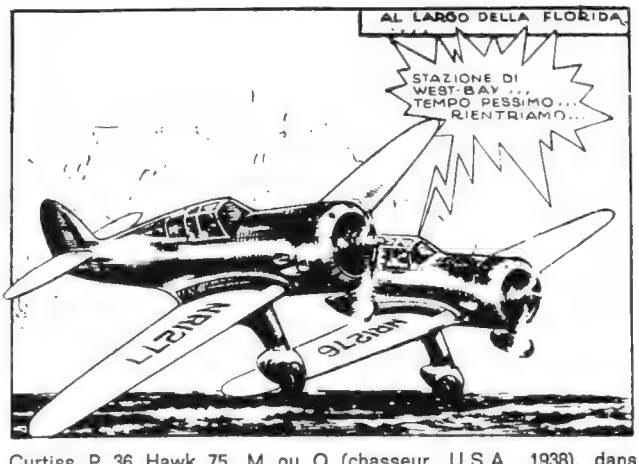
Douglas B 18 A, « Bolo » (bombardier, U.S.A., 1937), dans A. Raymond, « Flash Gordon », 1941. © K.F.S. Opera Mundi.



Grumman J 2 F, « Duck » (amphibie à missions multiples, U.S.A., 1935-40) et Bell XFM 1, « Airacuda » (avion d'assaut, U.S.A., 1937), dans Lyman Young, « Tim Tyler's Luck », 1940. © K.F.S. Opera Mundi.



Arado 196 A (observation, Allemagne, 1938), dans Hergé, « L'étoile mystérieuse », 1939. © Casterman.



Curtiss P 36 Hawk 75, M ou O (chasseur, U.S.A., 1938), dans C. Avai, « Il Nibbio delle Frontiere », 1949. © Vittorioso.

Westland « Lysander » (missions multiples, Angleterre, 1938), dans Charlier et Hubinon, « Buck Danny » (« La vallée perdue »), 1958. © Dupuis.

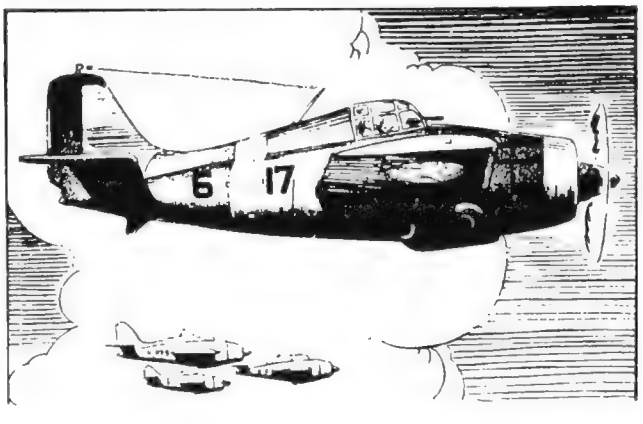
ALLO, ALLO, BUCK! ICI SONNY! NOUS RISQUONS DE TE DÉPASSER SANS TE REPÉRER! IL FAUT QUE TU ESSAIES DE TE SIGNALER QUAND TU NOUS ENTENDRAS APPROCHER!
CRRR... ROGER JE VAIS COUIC...

Douglas DC 3 « Dakota » (transport, U.S.A., 1935), dans Charlier et Hubinon, « Buck Danny » (« Pirates du ciel »), 1951. © Dupuis.

Junkers Ju-87 B « Stuka » (bomb. piqué, Allemagne, 1938), dans F. Robbins, « Scorchy Smith », 1943. © A.P. News Features.

Messerschmitt BF 109 (chasseur, Allemagne, 1942), dans C. Mathelot, « Le grand cirque », 1949. © Flammarion.

Grumman X F4 - F3 « Wildcat » (chasseur, U.S.A., 1939), dans A. Raymond, « Flash Gordon », 1941. © K.F.S. Opera Mundi.



SO DO I--THEN I COULD GIVE YOU A REAL SHELLACKIN', YOU SNAKE!
STOP IT, CINDY-- JACK'S TELLIN' TH' TRUTH--HE DID NOT MAKE LOVE TO YOUR DAUGHTER!

Martin B 26 « Marauder » (bombardier, U.S.A., 1940), dans Z. Mosley, « Smilin' Jack », 1941. © Chicago Tribune.

WOW! LOOK AT THAT PILOT HAUL THAT PURSUIT JOB UPSTAIRS --I CAN'T WAIT 'TIL I'M A FLYING CADET--
I'LL BET CHERRY WILL SURE BE PROUD OF ME!

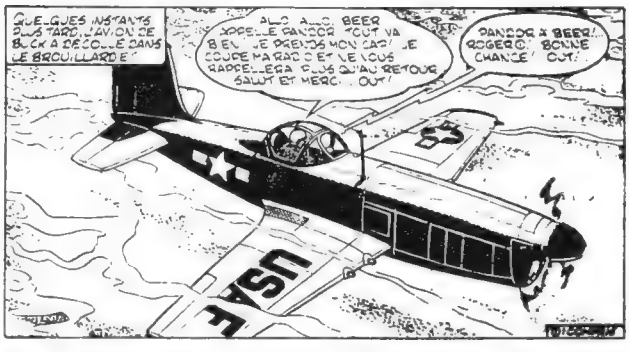
Curtiss P. 40 « Hawk 81-A » ou « Tomahawk » en Angleterre (chasseur, U.S.A., 1940), dans Z. Mosley, « Smilin' Jack », 1941. © Chicago Tribune.

PLUSIEURS GROUPES DE SPITFIRES", ET EN RÉSERVE, QUATORZE GROUPES DE "THUNDERBOLTS" DE LA 8ème ARMÉE AÉRIENNE AMÉRICAINE PARTICIPENT A L'OPÉRATION... MON VIEUX TAXI NL-B SE TROUVE A CÔTÉ DE NL-L, CELUI DU COMMANDANT...
NL

Supermarine « Spitfire » (chasseur, Angleterre, 1941), dans C. Mathelot, « Le grand cirque », 1949. © Flammarion.

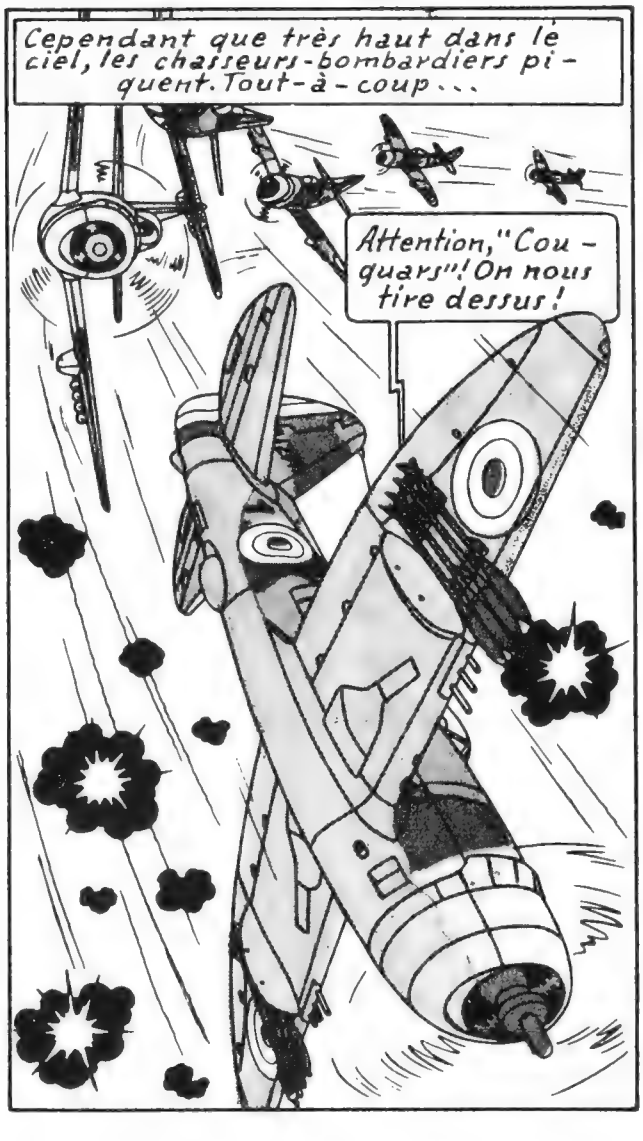
Grumman TB - F 1 « Avenger » (torpilleur, U.S.A., 1942), dans Charlier et Hubinon, « Buck Danny » (« Les Japs attaquent »), 1947. © Dupuis.

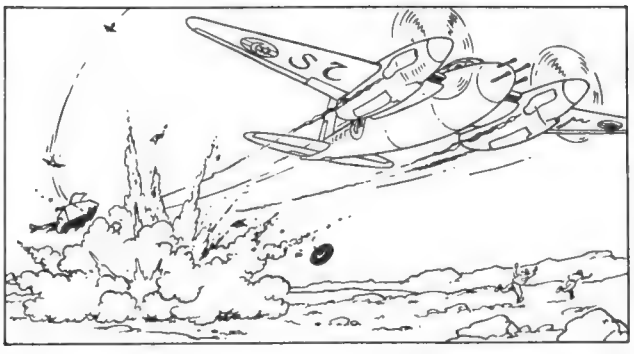
Mitsubishi A 6 M 3 « Reisen » dit « Zéro » (chasseur, Japon, 1941), dans E. Shaks et Repetto, « Duelo de Sargentos », 1960. © Columba.


QUELQUES INSTANTS PLUS TARD, L'AVION DE BUCK A DÉCOLLÉ DANS LE BROUILLARD
ALLO ALLO BEER APPELLE PANCOR TOUT VA BIEN JE PRENDS MON CAP JE COUPE MA RADIO ET VE LOUS RAPPELLERAI PLUS QU'AU RETOUR SALUT ET MERCI OUT
PANCOR A BEER! ROGER! BONNE CHANCE! OUT
USAF

Bell XP 77 (chasseur prototype, U.S.A., 1942), dans Charlier et Hubinon, « Buck Danny » (« Ciel de Corée »), 1953. © Dupuis.

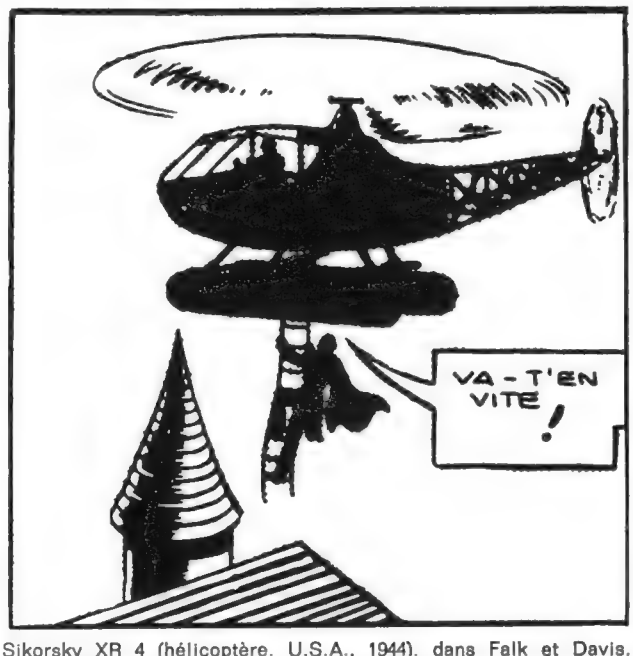
P 47 D « Thunderbolt » (chasseur, U.S.A., 1942), dans J. Martin, « La grande menace », 1952. © Casterman.


Cependant que très haut dans le ciel, les chasseurs-bombardiers piquent. Tout-à-coup...
Attention, "Cougars"! On nous tire dessus!



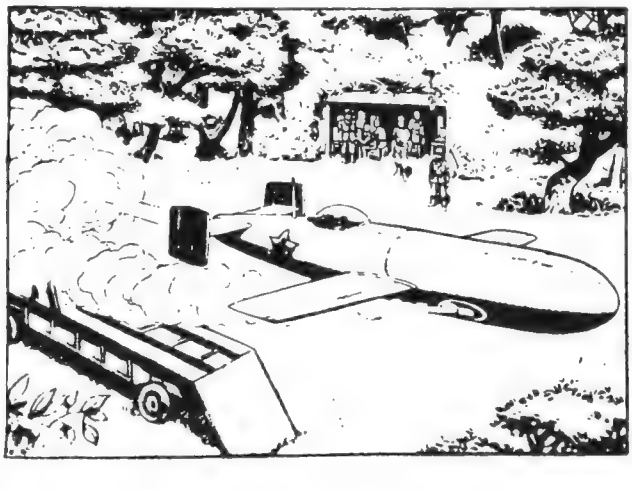
De Havilland DH 98 « Mosquito » F II - F VI (chasseur-bombardier, Angleterre, 1942), dans Hergé, « Coke en stock », 1958. © Casterman.

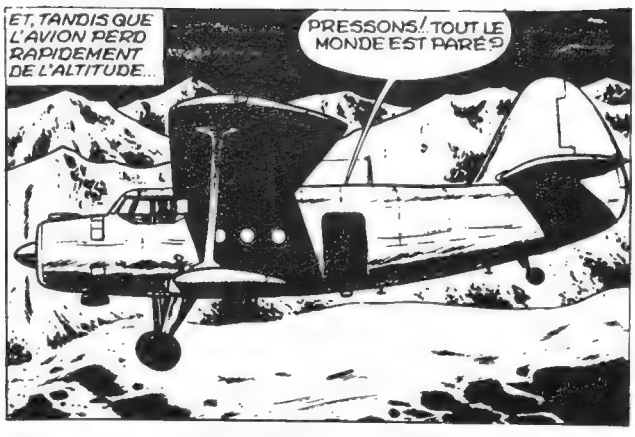
North American B 25 B « Mitchell » (bombardier, U.S.A., 1942) et Yakovlev Yak 9 — dessin approximatif (chasseur, U.R.S.S., 1942) ; à gauche, JU 87 « Stuka ». Dans F. Robbins, « Scorchy Smith », 1943. © A.P. News Feat.



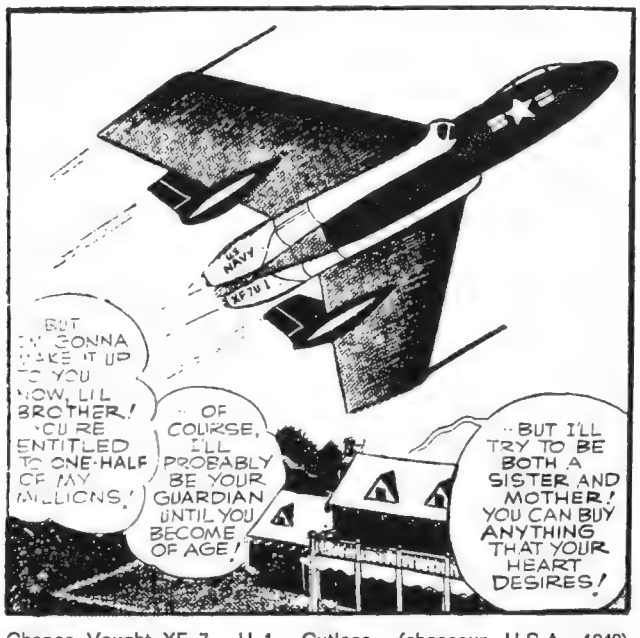
Sikorsky XR 4 (hélicoptère, U.S.A., 1944), dans Falk et Davis, « Mandrake », 1947. © K.F.S. Opera Mundi.

Fuji Hikkoki « Oka » 11 (bombe volante suicide, Japon, 1944), dans Charlier et Hubinon, « Buck Danny » (« Ciel de Corée »), 1953. © Dupuis.



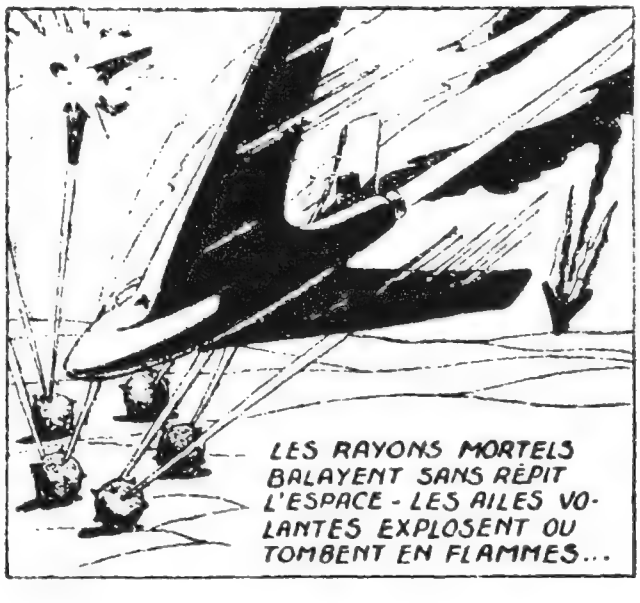


Antonov AN 2 (transport, U.R.S.S., 1948), dans Charlier et Hubinon, « Buck Danny » (« La vallée perdue »), 1958. © Dupuis.


BUT I'M GONNA MAKE IT UP TO YOU NOW, LIL BROTHER! YOU'RE ENTITLED TO ONE-HALF OF MY MILLIONS!
OF COURSE, I'LL PROBABLY BE YOUR GUARDIAN UNTIL YOU BECOME OF AGE!
...BUT I'LL TRY TO BE BOTH A SISTER AND MOTHER! YOU CAN BUY ANYTHING THAT YOUR HEART DESIRES!

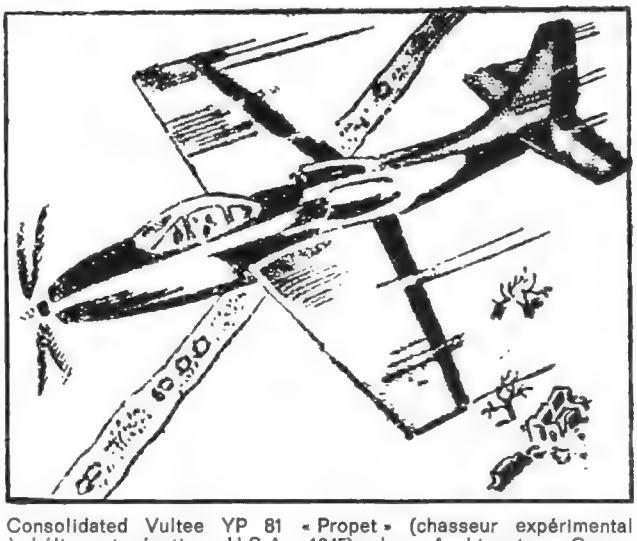
Chance Vought XF 7 - U 1 « Cutlass » (chasseur, U.S.A., 1948), dans Z. Mosley, « Smilin' Jack », 1949. © Chicago Tribune.

De Havilland DH 108 « Swallow » (aile volante expérimentale, Angleterre, 1946), dans A. Liquois, « Guerre à la Terre », 1947. © Coq Hardi.



Jurpris par cette attaque, l'hélicoptère exécute une manoeuvre brutale qui le projette à plusieurs dizaines de mètres de la Tour, tandis que le Mistral le "saute" et passe en trombe au-dessus des ruines...
F-BAJ

De Havilland « Vampire » (chasseur, Angleterre, 1945), dans J. Martin, « La grande menace », 1966. © Casterman.



Consolidated Vultee YP 81 « Propet » (chasseur expérimental à hélice et réaction, U.S.A., 1945), dans A. Liquois, « Guerre à la Terre », 1947. © Coq Hardi.

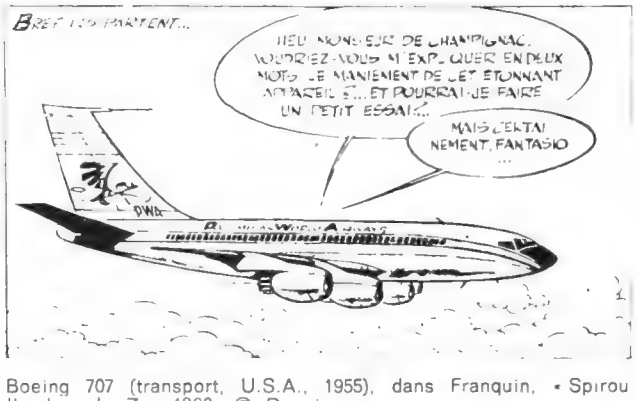
Lockheed P 80 « Shooting Star », version entrainement T 33 (chasseur, U.S.A., 1944), dans M. Caniff, « Steve Canyon », 1963. © K.F.S. Opera Mundi.

MEANWHILE, STEVE AND THE MEXICAN AIR FORCE INSPECTOR ARE LANDING FAR AHEAD OF JAYDEE DYSK IN THE SLOWER TRANSPORT...
CAPTAIN, I AM GRATEFUL FOR YOUR GOOD HELP—EVEN THOUGH WE COULDN'T PIN ANYTHING ON DYSK!

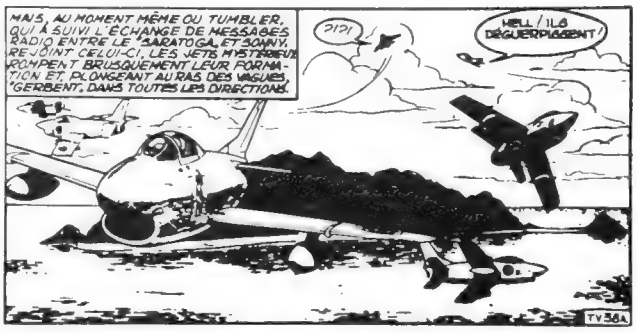
Vertol H 21 (hélicoptère, U.S.A., 1952), dans Falk et Davis, « Mandrake », 1957. © K.F.S. Opera Mundi.

A PLUSIEURS REPRISES, UN FOL ESPOIR LES GALVANISE...
TUMB! LA! LA! A HUIT HEURES! UNE LUEUR! J'EN SUIS SÛR! JE VIENS D'APERCEVOIR UNE VIVE LUEUR ROUGE!

Grumman F 9 - F 8 « Cougar » (chasseur, U.S.A., 1953), dans Charlier et Hubinon, « Buck Danny » (« Retour des Tigres Volants »), 1958. © Dupuis.



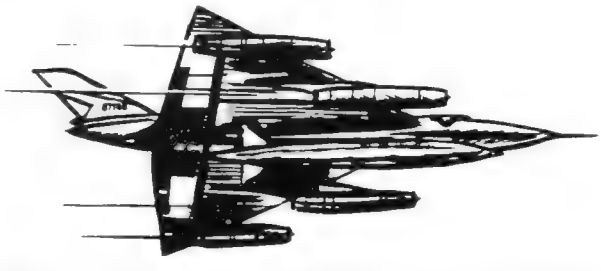
Boeing 707 (transport, U.S.A., 1955), dans Franquin, « Spirou l'ombre du Z », 1960. © Dupuis


MAIS, AU MOMENT MÊME OÙ TUMBLER, QUI A SUIVI L'ÉCHANGE DE MESSAGES RADIO ENTRE LE "SARATOGA" ET SONNY, REJOINT CELUI-CI, LES JETS MYSTÉRIEUX ROMPENT BRUSQUEMENT LEUR FORMATION ET PLONGEANT AU RAS DES VAGUES, "GERBENT" DANS TOUTES LES DIRECTIONS.
?!?!
HELL! ILS DÉGUERPISSENT!
TV 36A

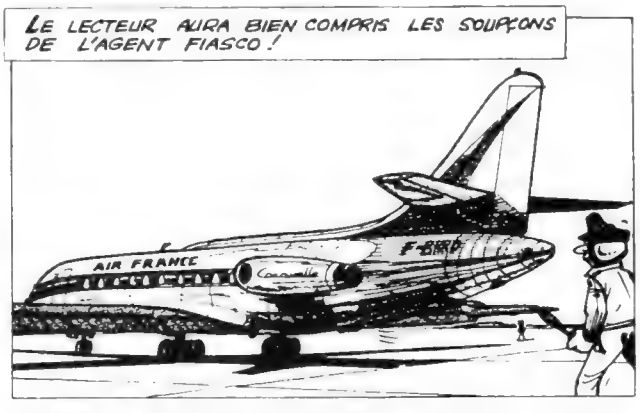
Fiat G 91 (chasseur, Italie, 1957), dans Charlier et Hubinon, « Buck Danny » (« Retour des Tigres Volants »), 1960. © Dupuis.

AU MÊME MOMENT, UN BRÉGUET 1050 "ALIZÉ", CHASSEUR DE SOUS-MARIN PATROUILLE À LA RECHERCHE DU "JOBÉ-ANTONIO"...
RADARISTE AU PILOTE! CONTACT SOUS-MARIN... 250... 77!
4 3 8

Bréguet 1050 « Alizé » (anti-sous-marins, France, 1957), dans Piroton et Jadoul, « Les otages du San Antonio », 1965. © Dupuis.

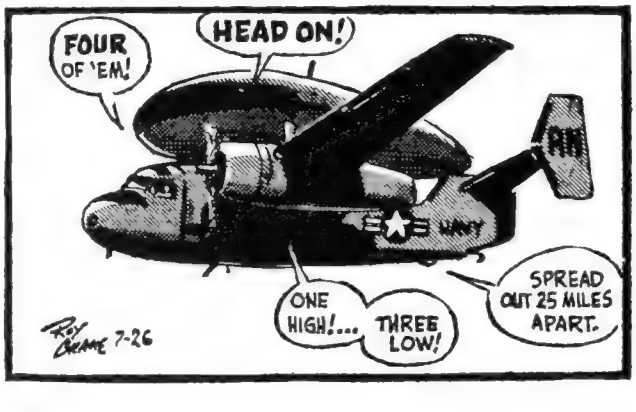


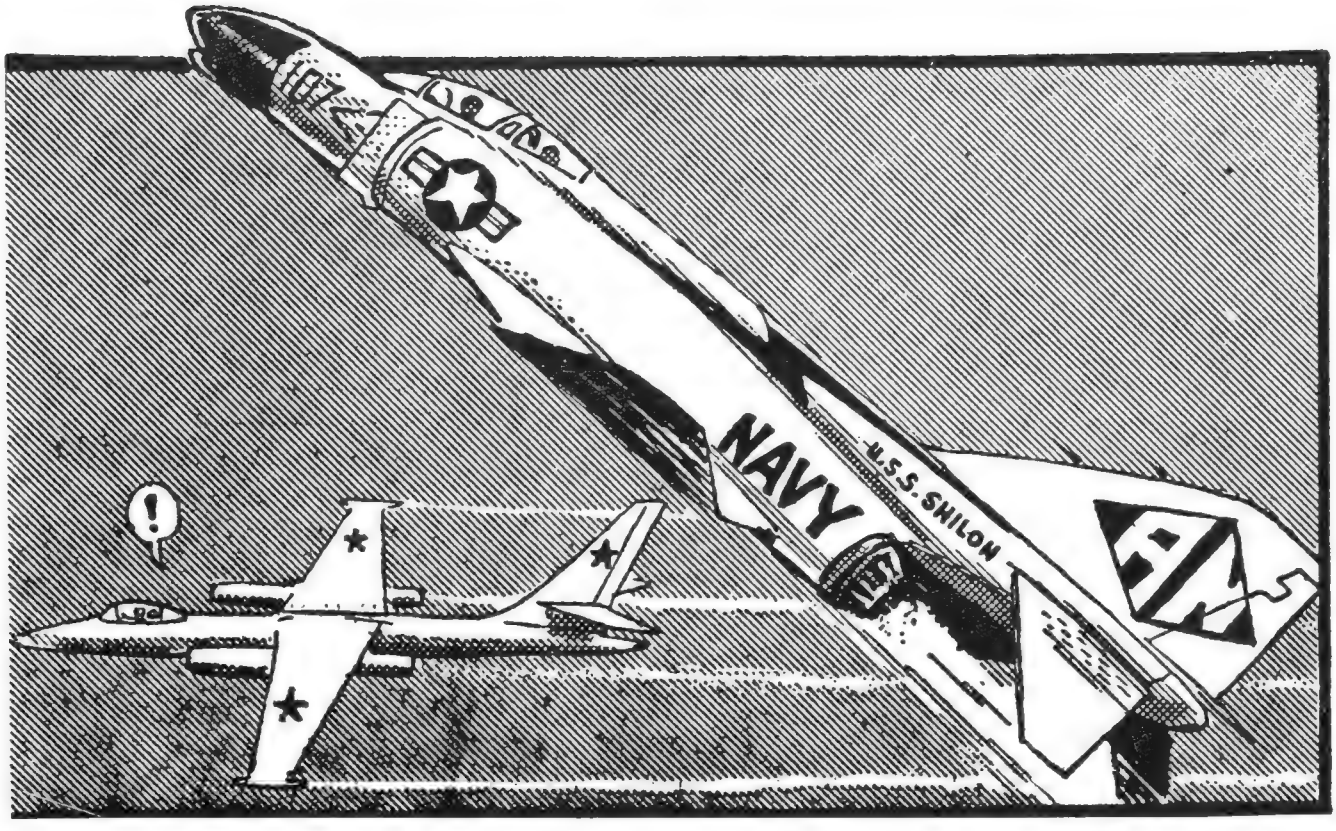
Convair B 58 A « Hustler » (bombardier, U.S.A., 1957), dessin d'étude de Milton Caniff pour Steve Canyon.



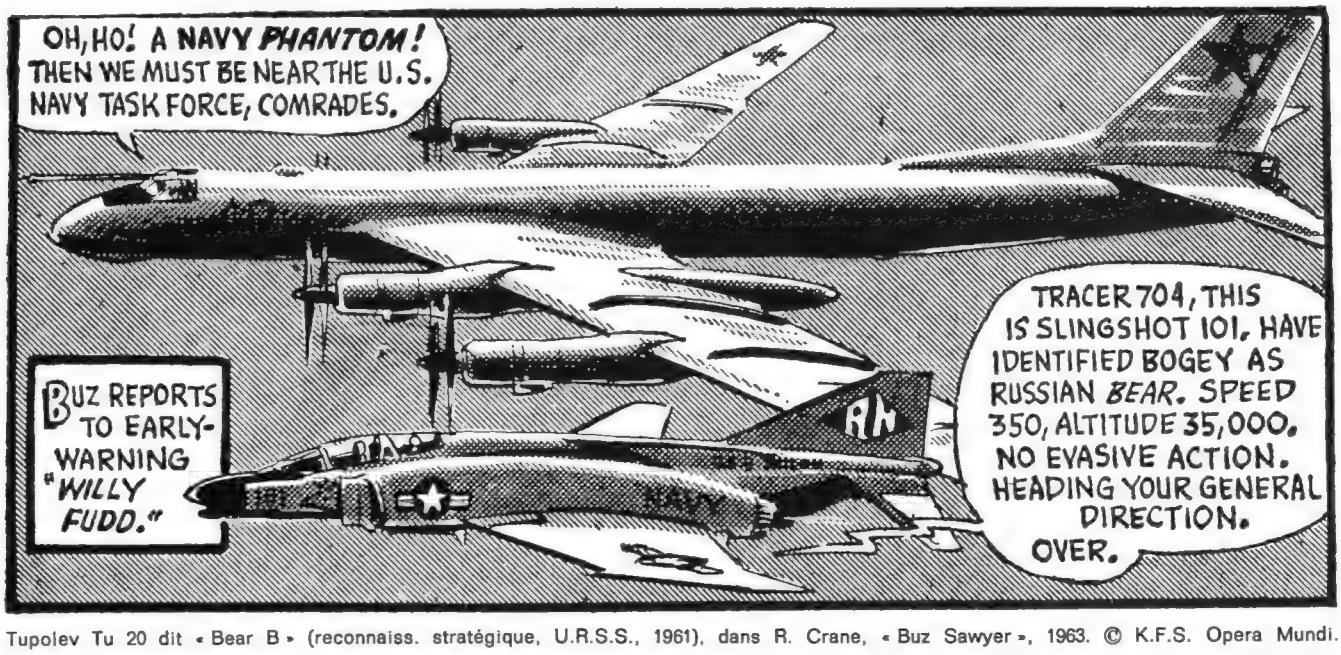
S.E. 210 « Caravelle » (transport, France, 1957), dans Lange et Mahaux, « Smog à gogo », 1964. © Dupuis.

Grumman E 1 B « Tracer » (détection, U.S.A., 1958), dans R. Crane, « Buz Sawyer », 1963. © K.F.S. Opera Mundi.

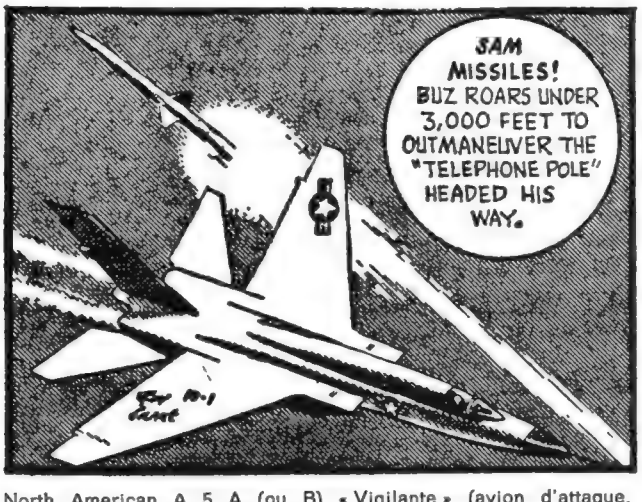




Mac Donnell F 4 B « Phantom II » (chasseur, U.S.A., 1960) et Yakovlev dit « Mandrake » (reconnaissance à très haute altitude, U.R.S.S., 1959), dans R. Crane, « Buz Sawyer », 1963. © K.F.S. Opera Mundi.


OH, HO! A NAVY PHANTOM! THEN WE MUST BE NEAR THE U.S. NAVY TASK FORCE, COMRADES.
BUZ REPORTS TO EARLY-WARNING "WILLY FUDD."
TRACER 704, THIS IS SLINGSHOT 101. HAVE IDENTIFIED BOGEY AS RUSSIAN BEAR. SPEED 350, ALTITUDE 35,000. NO EVASIVE ACTION. HEADING YOUR GENERAL DIRECTION. OVER.

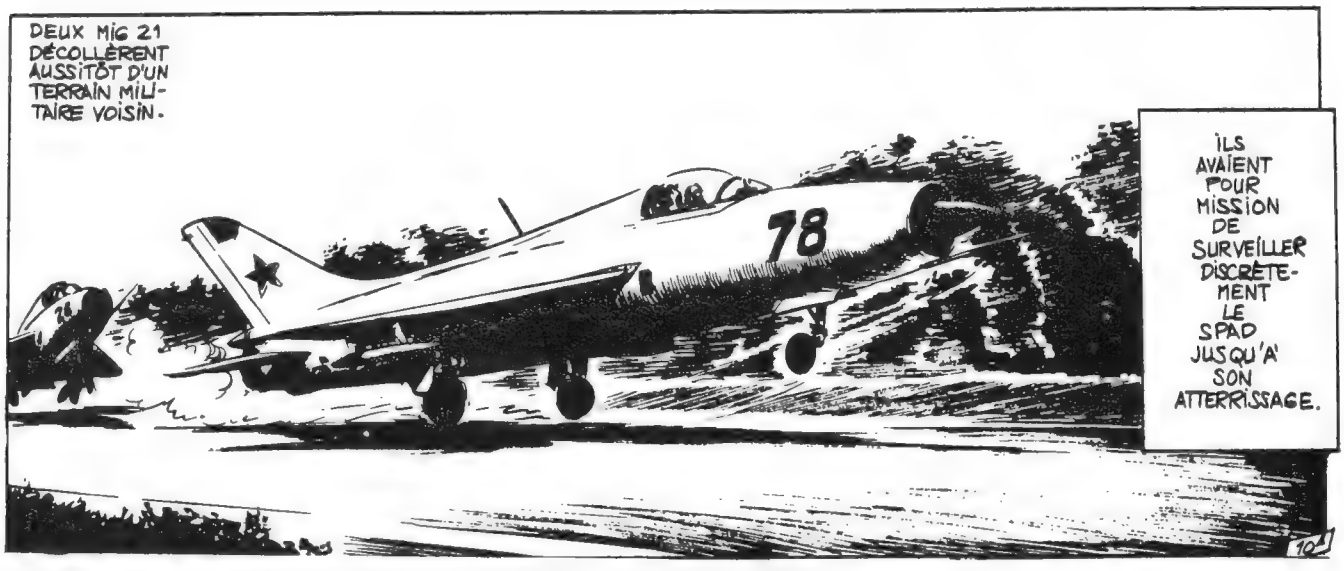
Tupolev Tu 20 dit « Bear B » (reconnaiss. stratégique, U.R.S.S., 1961), dans R. Crane, « Buz Sawyer », 1963. © K.F.S. Opera Mundi.



North American A 5 A (ou B) « Vigilante » (avion d'attaque, U.S.A., 1960), fusée russe sol-air dite « Sam », dans R. Crane, « Buz Sawyer », 1966. © K.F.S. Opera Mundi.

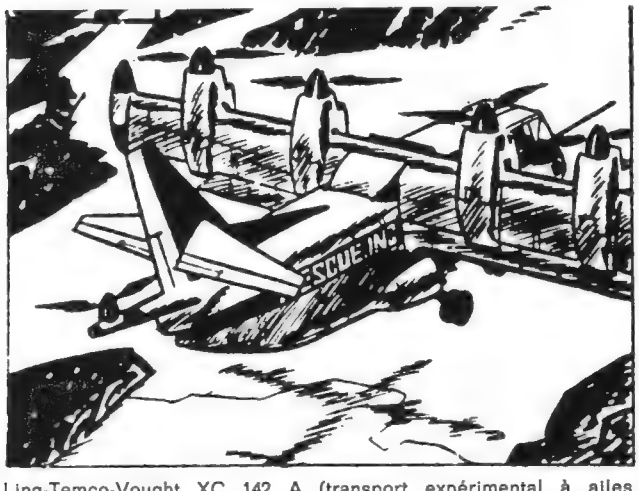
CAP 082 ???... MAIS CE N'EST PAS DU TOUT LE CAP DE HALTON, ÇA ?...
QUI TE DIT LE CONTRAIRE ?... C'EST LE CAP DE TUSCARORA STATION, AU BORD DU LAC BRÛLÉ...

Handley-Page « Victor » B Mk II (bombardier, Angleterre, 1959), dans A. Weinberg, « Dan Cooper » (« Coup d'audace », 1963. © Ed. du Lombard.


DEUX MIG 21 DÉCOLLÈRENT AUSSITÔT D'UN TERRAIN MILITAIRE VOISIN.
78
ILS AVAIENT POUR MISSION DE SURVEILLER DISCRÈTEMENT LE SPAD JUSQU'À SON ATTERRISSAGE.

Mig 21 (chasseur, U.R.S.S.), dans Chérel, « Bob Mallard », 1967. © Pif le Chien.

Sikorsky S 61 (surveillance et sauvetage, U.S.A., 1962), dans G. Edson et I. Hasen, « Dondi » 1966. © Chicago Tribune. Une inexactitude : l'arrière de la coque est celui du SE 330 français.



Ling-Temco-Vought XC 142 A (transport expérimental à ailes basculantes, U.S.A., 1964), dans F. Robbins, « Johnny Hazard », 1965. © K.F.S. Opera Mundi.

G.A.M. Dassault « Mirage III E » (chasseur, France, 1960), dans Charlier et Uderzo, « Michel Tanguy », 1967. © Dargaud.

RESOLUMENT LE PILOTE A POUSSÉ À FOND LA MANETTE DES GAZ. SON MIRAGE S'ELANCE AU LONG DU RUNWAY
ON VERRA BIEN QUI DE NOUS DEUX AURA PEUR LE PREMIER, ET CÉDERA LE PASSAGE À L'AUTRE !.. IL TOUT EST DE TENIR, SANS CRAQUER, UN INSTANT DE PLUS QUE CES CRAPULES !!!...

DANS QUE LES TROIS BOMBARDIERS REBROUSSENT BRUTALEMENT ET MONTENT EN CHANDELLE, LES TROIS BOMBES, HEUREMENT FRAPPER DE PLEIN FOUET, LE BARRAGE, DANS UN FRACAS DE FIN DU MONDE...
BA-WOOM

Saab-Drachen (chasseur suédois), dans Charlier et Gigé, « Michel Tanguy », 1967. © Dargaud.

Piper Aztec, dans Charlier et Gigé, « Michel Tanguy », 1968. © Dargaud.

D'UN EFFORT TERRIBLE, MALGRÉ LA VITESSE QUI LE PLAQUE ET LE VOLETTE À L'INTÉRIEUR, L'AVENTURE S'ARRACHE À LA CARLINGUE...
NOM D'UNE PIPE ! POURVU QUE CE SOIT ASSEZ PROFOND ET QU'IL N'Y AIT PAS TROP DE PÂTÉS DE CORAIL !!.. AIE !!!.. L'AVION BASCULE !!..

Albert Weinberg, « Dan Cooper ». © Casterman.

victor hubinon et albert weinberg en face à face

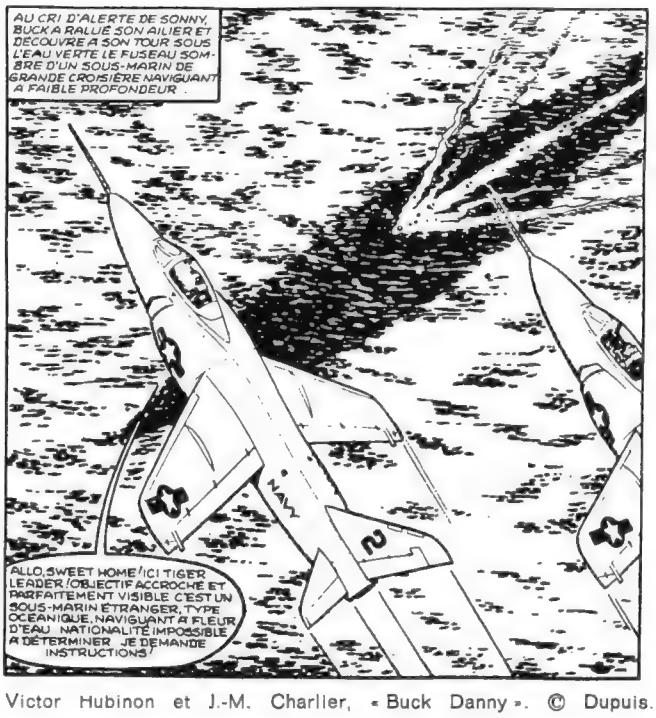
PAR MICHEL CLAES

De Victor Hubinon, dessinateur de tant de fuselages, de cockpits, de trains d'atterrissages et de combats aériens, on parlera peut-être un jour comme d'un Delvaux ou d'un Dali.
Buck Danny lui ayant servi de toute école de dessin pendant vingt ans, Hubinon, aujourd'hui mûr et affirmé, se lance dans l'aventure surréaliste. Une exposition à Paris, en 1967, fut un succès. On le comprendra aisément en admirant le monde insolite et dépouillé des peintures de l'auteur. Mais Victor Hubinon est aussi et avant tout le créateur le plus important de bandes dessinées d'aviation en Belgique. Le pourquoi et le comment de Buck Danny, c'est ce que les dix questions posées à son auteur vont essayer de découvrir.
Albert Weinberg, grand voyageur devant l'éternel et producteur depuis près de quinze ans de la série d'aviation ayant pour héros Dan Cooper a, lui aussi, répondu aux mêmes questions.
A Dan Cooper, son auteur apporte toute la précision et toute l'exactitude du document vu et vécu. C'est une aviation sportive et humanitaire où tout aspect guerrier est écarté, qu'il nous montre. Travaillant chaque planche sur les lieux mêmes du récit, Weinberg pousse le souci documentaire jusqu'à mêler intimement héros de fiction et personnages réels.

Avec Victor Hubinon et Albert Weinberg, le tour d'horizon de l'aviation belge en bandes dessinées est bouclé. Que reste-t-il d'autre à faire, sinon les écouter parler de leur métier, de leurs héros, de leurs aspirations et, finalement, de ce qui fait voler Buck Danny et Dan Cooper.

DAN MET LE CAP SUR L'ATOLL AUX TORTUES ET SURVOLE BIENTÔT LA COURONNE CORALIENNE QUI ENSERRE UN LAGON AUX EAUX D'UN BLEU PROFOND...
C'EST SPLENDIDE, WILLIAMS... MAIS JE NE PUIS M'EMPÊCHER DE COMPARER CET ANNEAU VERT À UN MORTEL SERPENT... ENDROIT MAUDIT... LIEU DE MALHEUR?...
CAR LA BOMBE QUI A FAIT EXPLOSER LE "BEVERLEY" A PU ÊTRE AMORCÉE AISÉMENT DANS CET ENDROIT RETIRÉ... POURQUOI DONC AVOIR CHOISI CET ATOLL POUR Y EFFECTUER DES VOLS D'ESSAI?
SA POSITION ÉTAIT IDÉALE POUR NOUS, DAN...
IL EST À L'ÉCART DE TOUTES LES VOIES MARITIMES ET LES PÊCHEURS NE FRÉQUENTENT PAS SES EAUX...

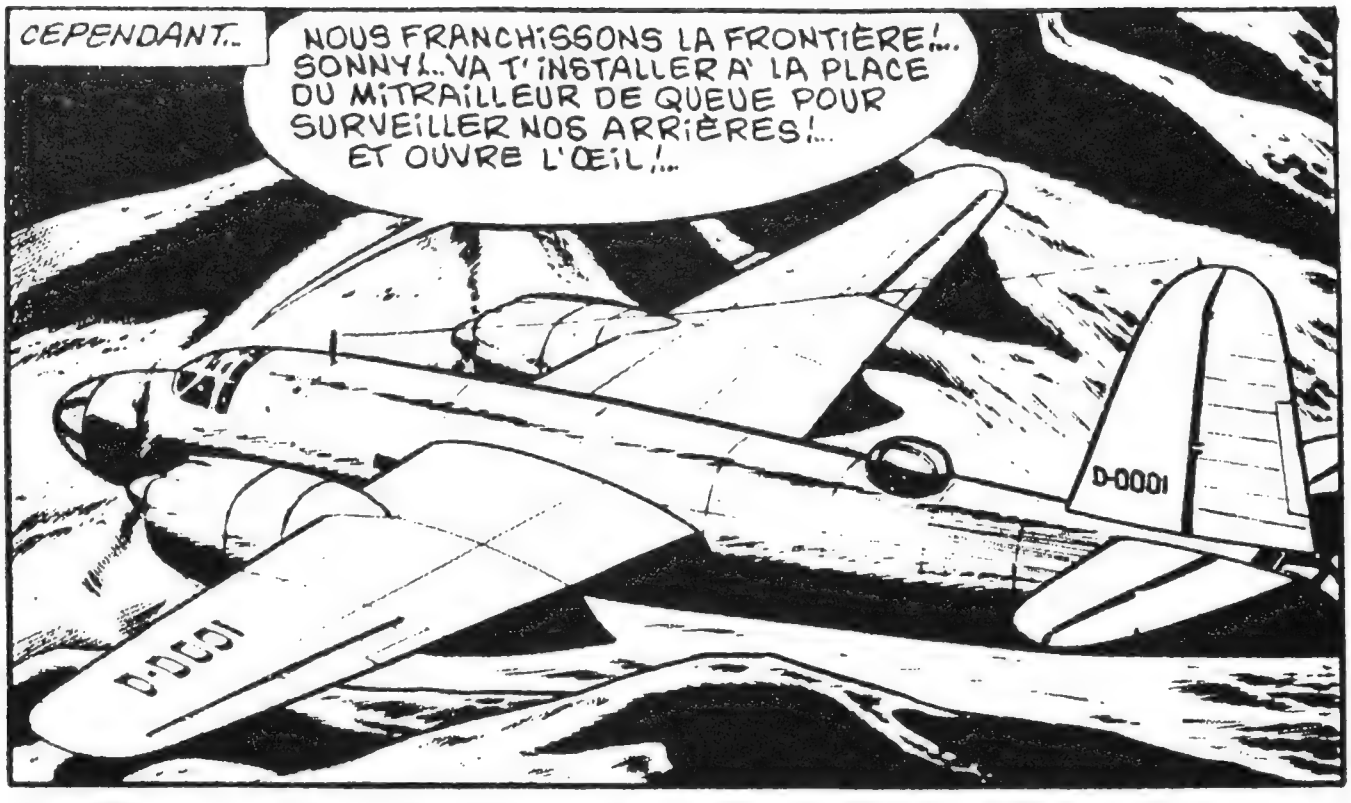
Albert Weinberg, « Dan Cooper », © Casterman.


AU CRI D'ALERTE DE SONNY, BUCK A RALLIÉ SON AILIER ET DÉCOUVRE À SON TOUR SOUS L'EAU VERTE LE FUSEAU SOMBRE D'UN SOUS-MARIN DE GRANDE CROISIÈRE NAVIGUANT À FAIBLE PROFONDEUR.
ALLO, SWEET HOME! ICI TIGER LEADER. OBJECTIF ACCROCHÉ ET PARFAITEMENT VISIBLE. C'EST UN SOUS-MARIN ÉTRANGER, TYPE OCÉANIQUE, NAVIGUANT À FLEUR D'EAU. NATIONALITÉ IMPOSSIBLE À DÉTERMINER. JE DEMANDE INSTRUCTIONS!

Victor Hubinon et J.-M. Charlier, « Buck Danny ». © Dupuis.

Note : **V. H.** : Victor Hubinon **A. W.** : Albert Weinberg
M. C. : Michel Claes

M. C. — Pourquoi avez-vous choisi l'aviation comme sujet de base de toute votre carrière de dessinateur ?
V. H. — Par hasard, parce que je possédais une très belle documentation sur la guerre de l'air dans le Pacifique. C'est tout.
A. W. — Cela remonte à la première vision d'un film d'aviation, « Le mur du son », tourné par David Lean au début des années 50. Je me rappelle notamment certaines scènes « plein ciel » rendues encore plus extraordinaires par l'utilisation du grand écran. C'est après avoir vu ce film que j'ai dessiné une histoire complète, également appelée « Le mur du son », et qui constitue réellement les prémices de Dan Cooper.
M. C. — Quelle expérience réelle avez-vous des avions et de l'existence de pilote ?
V. H. — La publication de mes premiers albums m'a donné la possibilité matérielle de décrocher un brevet de pilote et de devenir moi-même professionnel. Avant de dessiner, j'ignorais ce qu'était l'aviation. C'est Buck Danny qui, non seulement m'y a fait prendre goût, mais aussi m'a payé cette expérience.
A. W. — Je connais bien les avions pour y avoir beaucoup volé, sans être pilote moi-même. J'entretiens d'autre part des contacts constants avec aviateurs belges comme canadiens. Je puis même dire que j'ai vécu la vie quotidienne de ces derniers en assistant, au lever, au « breefing », en passant la journée sur le terrain et en les retrouvant même le soir, au bar.
M. C. — Comment vous situez-vous par rapport aux spécialistes américains de l'aviation, comme Caniff ou Robbins ?
V. H. — Ce sont des dessinateurs au talent extraordinaire. J'essaie d'arriver à leur niveau sans les copier et en gardant à mon dessin le plus de personnalité possible.
A. W. — Je pense faire un travail entièrement différent. Les séries de Caniff sont essentiellement américaines, parce que teintées de la politique quotidienne des Etats-Unis. C'est quelque chose que je ne peux pas et ne veux pas me permettre. D'autre part, sur le plan graphique, il n'y a aucune ressemblance entre ma production et celle des Américains.
M. C. — Avez-vous eu des modèles en outre-Atlantique et quelle influence ont-ils exercée sur vous ?
V. H. — Une influence énorme à mes débuts. Je me suis fortement inspiré de Caniff lorsque j'ai commencé à dessiner. Ce n'est qu'après m'en être dégagé petit à petit que j'ai pu m'affirmer. Actuellement, j'ignore tout de la production de Caniff et Robbins.
A. W. — Je n'ai jamais été ni influencé, ni inspiré par les dessinateurs américains.
M. C. — Qui est votre scénariste, et pourquoi ?
V. H. — Jean-Michel Charlier. Lorsque nous avons commencé à travailler ensemble aux débuts de Buck Danny, c'est lui qui, paradoxalement, dessinait les


CEPENDANT..
NOUS FRANCHISSONS LA FRONTIÈRE!... SONNY!.. VA T'INSTALLER A' LA PLACE DU MITRAILLEUR DE QUEUE POUR SURVEILLER NOS ARRIÈRES!... ET OUVRE L'ŒIL!...
D-0001
D-0001

Victor Hubinon et J.-M. Charlier, « Buck Danny ». © Dupuis. Avion B 26.

avions et moi les personnages. Ce n'est que plus tard que, trouvant ses avions démodés, j'ai eu envie de les remplacer par de plus modernes. Entre temps, bien sûr, j'avais appris à dessiner les appareils. Quand vous faites de la mayonnaise tous les jours, au bout de deux ans, vous la faites les yeux fermés !

A. W. — Je travaille sur mes propres scénarios, car ce sont eux que je sens le mieux. Il me semblerait beaucoup plus difficile de suivre la pensée de quelqu'un d'autre.

M. C. — Votre carrière est intimement liée à l'existence d'un journal, où vous jouissez d'ailleurs d'une popularité méritée. Pourquoi travaillez-vous encore ailleurs ?

V. H. — Quand on est attaché uniquement à un journal, on dépend totalement d'un éditeur et on en devient esclave. En travaillant également pour la concurrence, on acquiert une certaine forme de liberté. A la moindre pression de l'éditeur, on peut répondre par une certaine force de dissuasion que permet le fait de travailler pour un autre journal.

A. W. — C'est une question presque sentimentale. La seule série que je dessine indépendamment de Dan Cooper est une histoire semi-humoristique paraissant dans le supplément illustré du journal « Le Soir », et que j'ai entamé il y a très longtemps, alors que j'y travaillais. C'est là que j'ai fait mes débuts comme illustrateur de contes en 1948 et où, par la suite, j'ai créé ma première planche en bandes dessinées.

M. C. — De toutes les histoires que vous avez créées, laquelle préférez-vous ?

V. H. — J'ai une affection toute particulière pour Buck Danny. Au début, j'aimais beaucoup « Le Démon des Caraïbes » dans Pilote, parce que j'adorais dessiner les bateaux anciens. Mais je m'en suis quelque peu fatigué.

A. W. — Mon épisode préféré de Dan Cooper est Cap Kennedy, où j'ai essayé de mettre le plus d'action possible et de supprimer les temps morts. C'est une histoire qui vit intensément, que j'ai réalisé entièrement sur place, et où le rythme de vie américain m'a le plus influencé.

M. C. — On vous a reproché de dessiner vos héros d'une façon stéréotypée. Qu'en pensez-vous ?

V. H. — Je suis parfaitement d'accord. Tous les héros sont stéréotypés. Au départ, selon les normes, un héros doit être psychologiquement parfait et physiquement avoir les traits réguliers. On a reproché à mon personnage d'Eric, dans « Le Démon des Caraïbes », de ressembler à Buck Danny. C'est faux. Il ne faut pas oublier que ce sont deux héros type et que, par conséquent, ils doivent posséder des constantes parfaites semblables. Néanmoins, leurs caractéristiques physiques sont différentes. En fait, les vrais héros d'une histoire ne sont jamais les héros mais bien les personnages secondaires. Le héros est un être neutre et atone qui n'existe pas. Le personnage secondaire, avec ses failles et sa psychologie propre, a vraiment, lui, de l'intérêt.

A. W. — Chacun d'entre nous possède une façon de dessiner, tout comme il existe une façon d'écrire, et il est inévitable que l'on possède en main une certaine forme de personnage et de caractéristiques physiques. Cela se traduit immanquablement par une difficulté de réellement différencier les personnages, ce qui demanderait souvent une étude trop approfondie.

M. C. — Vous considérez-vous comme un artiste ?

V. H. — Personnellement, le fait que les autres me considèrent ou non comme un artiste m'est complètement indifférent. Quant à moi, je n'en pense rien.

A. W. — Oui, dans une certaine mesure. Lorsque je me trouve devant un paysage qu'il me faut représenter dans mes dessins, j'estime qu'il s'agit là d'une transposition artistique entièrement personnelle et qui constitue en quelque sorte un don de soi.

M. C. — Si vous n'étiez soumis à aucune restriction de censure, et en négligeant le point de vue financier de votre métier, que créeriez-vous ?

V. H. — Rien d'autre. Je suis contre les « machins » érotiques dont on fait tant de cas actuellement, mais créer des feuilletons pour « Mad » ou « Hara-Kiri » ne me déplairait pas à l'occasion. En dehors de la bande dessinée, j'aimerais tourner des films fantastiques sur des scénarios que j'ai réalisés, ou alors me consacrer uniquement à la peinture.

A. W. — Toujours Dan Cooper. Je crois aussi que je serais assez tenté par le futur, par une science-fiction basée sur les découvertes et les techniques récentes, donc dénuée totalement du côté délirant de la science-fiction à l'américaine.

LES SÉRIES DE DÉTONATIONS BRUTALES SECOUENT LE T-33 DE ST HÉLIER... LE RÉACTEUR HURLE, S'EMBALLE, TANDIS QUE LA MEMBRURE VIBRE ET CRAQUE COMME SI LE JET ALLAIT SE DÉSAGRÉGER...
?!? LE... LE ZINC VA EXPLOSER!!!
AVANT MÊME ST-HÉLIER, LAVERDURE A RÉALISÉ CE QUI SE PASSAIT À BORD DE L'APPAREIL DE SON AILIER...
OH!.. LE... LE TURBO DE ST HÉLIER "CRACHE SES DENTS"!!!(1)
(1) EN ARGOT D'AVIATION: LA TURBINE DU RÉACTEUR EJECTE SES AILETTES BRISÉES
ST-HÉLIER!.. TU N'AS PLUS UNE SEULE CHANCE DE T'EN TIRER!.. SAUTE!!! SAUTE!!!
SAUTER?!? MAIS... JE... JE SUIS JUSTE AU-DESSUS DE LA VILLE!!! SI... SI JE M'ÉJECTE, MON ZINC VA S'ÉCRASER AU MILIEU DES MAISONS!!!...
LAVERDURE
DE TOUTES FAÇONS, TU NE PEUX PLUS RIEN! POUR L'AMOUR DU CIEL SAUTE!.. DANS QUELQUES SECONDES, IL SERA TROP TARD!.. TU SERAS TROP BAS!!!
L'ESPACE D'UN ÉCLAIR UN BREF ET TERRIBLE COMBAT SE LIVRE DANS LE CERVEAU ENFIÉVRÉ DE ST HÉLIER...
IL... IL A RAISON!.. JE... JE N'AI PAS UNE CHANCE SUR MILLE... MON SACRIFICE SERAIT INUTILE...
DÉJÀ, LE PILOTE, AU BORD DE LA PANIQUE, MANŒUVRE LA COMMANDE DE LARGAGE DU CANOPY, QUAND...
NON!.. NON!.. JE NE PEUX PAS!.. JE NE PEUX PAS LAISSER MON ZINC S'ÉCRASER SUR DES FEMMES ET DES GOSSES!..
CETTE LUTTE HÉROÏQUE DE ST HÉLIER CONTRE LA PEUR QUI LUI TENAILLE LE VENTRE N'A PAS DURÉ UN QUART DE SECONDE... DÉLIBÉRÉMENT IL BASCULE BRUTALEMENT SON AVION VERS LA LIMITE LA PLUS PROCHE DE LA VILLE, SACHANT QUE CETTE MANŒUVRE, EN LUI FAISANT PERDRE DE L'ALTITUDE, LUI ENLÈVE TOUTE CHANCE DE SE SAUVER EN S'ÉJECTANT...
N'EUSSÉ-JE QU'UNE CHANCE SUR DIX MILLE DE RÉUSSIR, IL FAUT QUE JE TENTE L'IMPOSSIBLE POUR ME JETER SUR UN COIN DÉGAGÉ!..
SAINT-HÉLIER!!!
BON SANG!!!
77

J.-M. Charlier, A. Uderzo, « Pour l'honneur des cocardes ». © Dargaud.
Le sacrifice de Saint-Hélier. Face au danger, l'homme prend ses responsabilités.

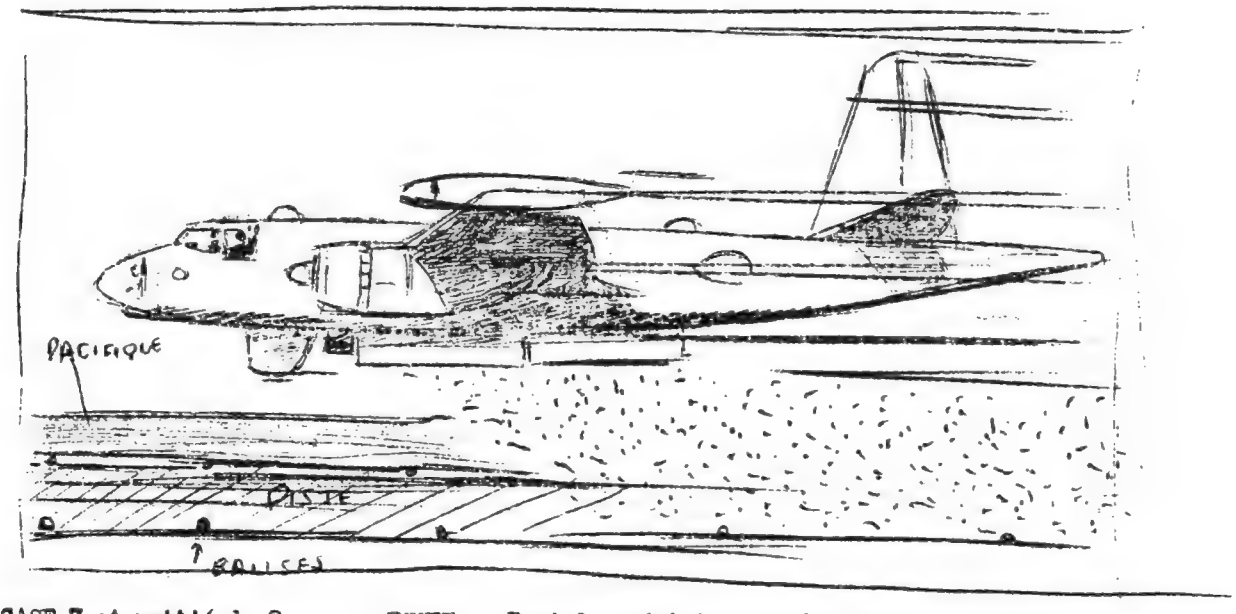
J.-M. Charlier, A. Uderzo, « Michel Tanguy ». © Dargaud. Un très bon exemple de noir et blanc.

"TOUT VA BIEN - AVION GRAVE - -MENT ENDOMMAGÉ - POUVEZ ATTERRIR ICI, SANS DANGER !.. HMMM... ÇA PUE LE TRAQUENARD À PLEIN NEZ !...CETTE BANQUISE SANS ÂME QUI VIVE, NE M'INSPIRE PAS CONFIANCE !...

j.-m. charlier

INTERVIEWE PAR CLAUDE MOLITERNI

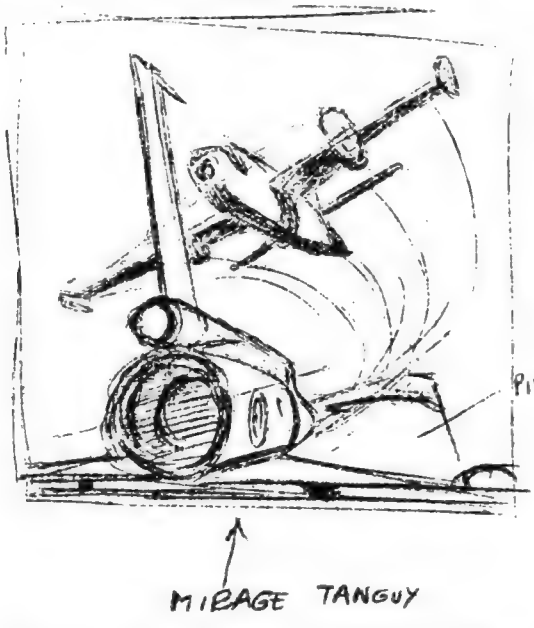
Buck Danny paraît pour la première fois dans Spirou, en janvier 1947. Scénario de Jean-Michel Charlier, dessin de Victor Hubinon. La première partie des aventures de Buck Danny fut la série « La guerre dans le Pacifique » comprenant 6 épisodes de 1946 à 1950, ce qui leur conférait déjà le sceau de l'authenticité et de la vraisemblance. Ces récits furent en particulier ceux relatant les exploits des jeunes pilotes engagés dans la bataille de Midway et de la mer de Corail, puis au sein de l'escadrille sino-américaine des Tigres Volants. En 1951, une nouvelle série commence sous le nom des « Nouvelles aventures de Buck Danny ». Elle dure encore actuellement. Elle se compose de 29 épisodes.
Michel Tanguy débute sa carrière dans le numéro 1 de Pilote, en 1959. Albert Uderzo se charge des dessins et Jean-Michel Charlier des scénarii. En 1966, Uderzo, accaparé par Astérix, cède sa place à Jijé. Cette série reflète très fidèlement l'atmosphère de l'Armée de l'Air, suivant de très près l'actualité. Cette bande dessinée a été adaptée à la télévision.



CASE 7 et moitié de 8 TEXTE : Brutalement, à la dernière limite, le pilote ennemi a tiré sur le manche, arrache son avion, sous le nez de Tanguy, ! ...mé à toute vitesse!!!...

DESSIN : Voir ci-contre.

VOIX DE TANGUY -" Ouf!!!...C'est lui qui a laché !!!...Une seconde de plus et c'était la.catas tr...OH !!!...[illegible] !!!...



2e MOITIE de 8

DESSIN : Gros plan du visage de Tanguy, les yeux exorbités d'épouvante et poussant un hurlement.

TANGUY -" ?!!?...IL...IL.A SEME QUELQUE CHOSE SUR LA PISTE !!!!...[illegible] STOPPER !!!...VITE!!!..."

Extrait d'un scénario de J.-M. Charlier. On remarquera les esquisses d'avions qui indiquent au dessinateur les différents plans de la planche.

Jean-Michel Charlier, quand avez-vous écrit votre première histoire d'aviation ?

J.-M. C. — Entre la libération de la Belgique en septembre 1944 et l'offensive von Runsdedt. Mes premières histoires mettaient en scène des pilotes américains... C'était entièrement dessiné par moi. La dernière histoire préfigurait Buck Danny. Ces bandes dessinées ont paru dans une sorte d'almanach qui faisait la soudure entre les anciens Spirou d'avant-guerre et la relance du journal. Tout a été balayé... Car ce fut la panique lors du retour des Allemands... Je crois même que Dupuis n'a plus rien...

C. M. — Quand avez-vous connu Victor Hubinon ?

J.-M. C. — J'ai connu Hubinon bien avant d'entrer à la Sabena. Nous sommes venus à l'aviation par la bande dessinée. Car il s'est passé une chose. Nous étions sans cesse arrêtés par des problèmes techniques. Le seul moyen de savoir comment se pilotait un avion était de faire de l'aviation. Je résume très rapidement. J'ai commencé par entrer dans un aéro-club, puis je me suis aperçu, le premier brevet obtenu, que cela coûtait très cher et que le moyen bon marché et d'être payé de surcroît était de devenir professionnel. Hubinon et moi, on s'est retrouvé en route, avons passé notre brevet professionnel le même jour et puis... on a continué, tout en faisant de la bande dessinée. On a fait de tout... Du parachutage de journaux, du taxi, mieux encore, de l'acrobatie aérienne, absolument tout. La guerre de Corée est arrivée... Les pilotes ont manqué. Les compagnies d'aviation avaient du mal à recruter du monde. La Sabena m'a offert une place. J'ai accepté. Mais, lassé par ce travail de chauffeur de taxi, j'ai préféré retourner à mes anciennes amours. A ce moment, j'avais les moyens de piloter dans le privé.

C. M. — Que sont devenus les épisodes de Risque-Tout ?

J.-M. C. — A vrai dire, je ne le sais pas. Il y a quelques années, il y a eu un incendie chez Dupuis et pas mal d'originaux ont disparu. Remarquez que c'est une question que l'on pourrait poser. Il est possible que cela existe encore. Savez-vous que Risque-Tout avait organisé un concours. Le garçon qui avait gagné n'était autre que le chanteur yé-yé Eddie Mitchell. Il a longtemps hésité entre la carrière de dessinateur et celle de chanteur.

C. M. — Comment imaginez-vous vos scénarii, vos personnages ? Par exemple, le personnage de Lady X ?

J.-M. C. — Le personnage de Lady X n'est pas du tout une création imaginaire. Pour moi, Lady X a un nom. C'est ce fameux pilote féminin allemand qui a travaillé pendant toute la guerre, qui a mis au point les fameux V 1 : Hanna Reitsch. Cette femme a atterri la dernière dans Berlin cerné par les Russes et a emporté le testament d'Hitler vers le bunker tchécoslovaque... Pour moi, Lady X, c'est Hanna Reitsch. Elle a fait parler d'elle ré-

CEPENDANT, NON LOIN DE LÀ...
ALLO...ALLO...PATROUILLEUR N°6 APPELLE BASE DE RIYADH... ALLO... M'ENTENDEZ-VOUS?
BON SANG DE BON SANG!...ILS NE RÉPONDENT PAS!...ET LE TEMPS QUI SE BOUCHE DE PLUS EN PLUS...QUELLE CRASSE!...
ALLO... BASE DE RIYADH!... ALLO... PATROUILLEUR N°6 APP...
HÉ!
?!!?
BON SANG!...UN DAKOTA...SANS FEU DE POSITION!... C'EST UN CINGLÉ!
TONNERRE!...UN ZINC DE CHASSE!...PASSE-MOI LE MICRO!...JE NE TIENS PAS À CE QUE TU ME JOUES LE MÊME TOUR QUE TES COPAINS, L'AUTRE JOUR.

J.-M. Charlier, V. Hubinon, « Buck Danny ». © Dupuis.

cemment dans les événements du Togo. Oui, plus d'une fois, je me suis demandé ce que pourrait devenir après la guerre une femme pilote consommé tel qu'Hanna Reitsch. Elle a présenté au Cirque d'Hiver de Berlin un hélicoptère. C'était en 1935. C'est elle qui a mis au point les V 1... Les bombes volantes tombaient sans cesse ; les Allemands essayaient des jockeys formés spécialement. Mais, devant le résultat négatif, Hanna Reitsch s'est portée volontaire. Résultat : elle a découvert pourquoi les V 1 tombaient. Elle a été grièvement blessée lors de cet essai.

C. M. — Quels contacts avez-vous avec le dessinateur ? Comment collaborez-vous ?

J.-M. Charlier me présente un scénario.

J.-M. C. — Voilà des exemples d'indications que je donne au dessinateur (voir page 44). La construction de la planche est indiquée au dessinateur et il y a tellement longtemps que je connais les dessinateurs que peu de problèmes se posent. Toutefois, quand la nécessité se fait sentir, je lui donne une série de croquis sur la façon de construire la planche. Par ailleurs, nous réalisons des reportages photographiques en noir et en couleurs sur des bases telles que celle de Dijon dans le cas de Michel Tanguy, par exemple.

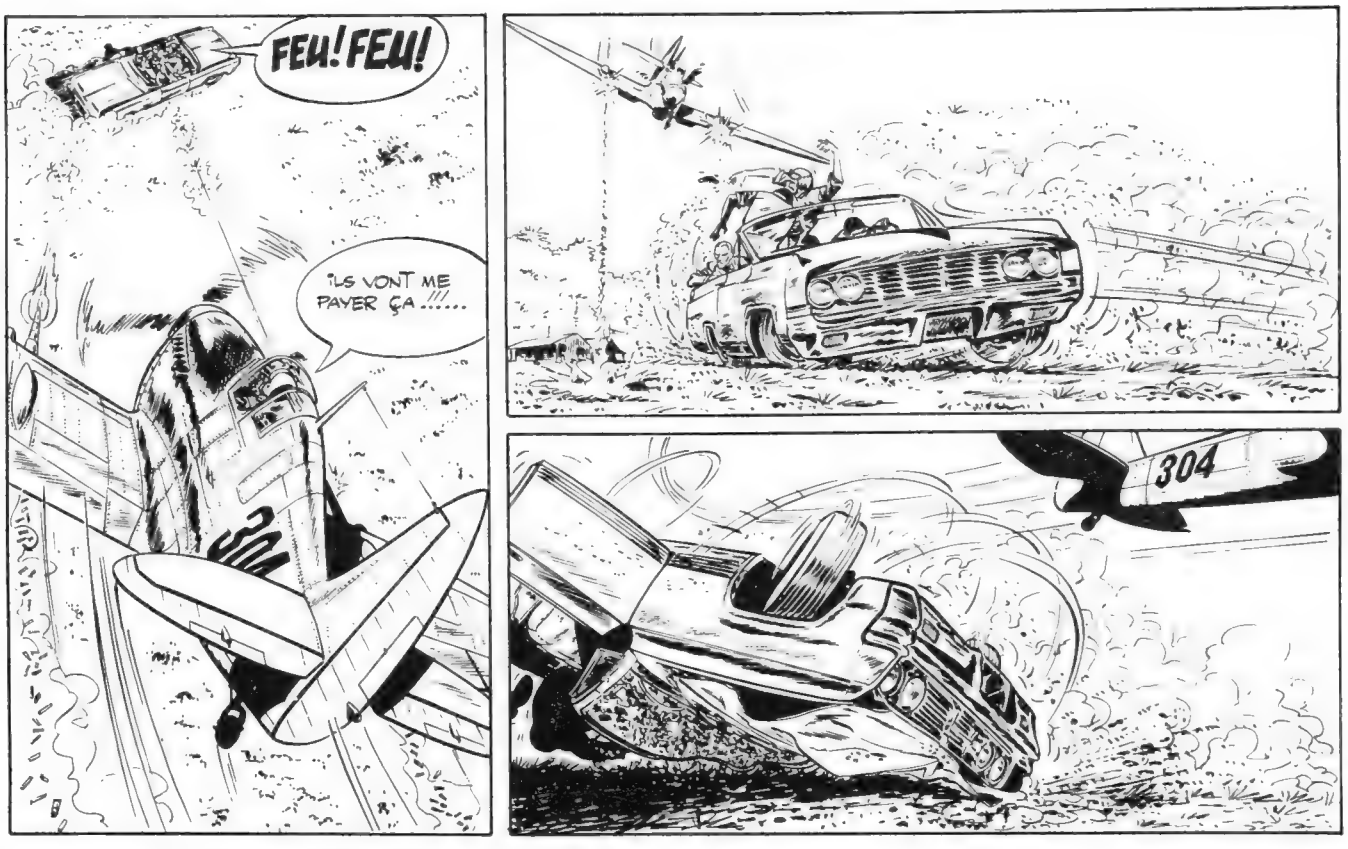
C. M. — Le ravitaillement en vol par KC 135 dans « Canon Bleu ne répond plus » est assez étonnant par la précision avec laquelle Uderzo l'a réalisé. Comment avez-vous procédé ?

J.-M. C. — Pour le ravitaillement en vol par KC 135, les photos ont été réalisées à terre et en vol. Voici la documentation sur laquelle je travaille actuellement. Je prépare un scénario de la série Buck Danny sur l'acrobatie aérienne. Voyez (J.-M. Charlier me montre des photos, des schémas d'acrobatie, des revues américaines, des notes prises sur place lors d'un de ses nombreux voyages aux U.S.A.), j'ai tous les détails sur les postes de pilotage de ces avions, les figures d'acrobatie. Je me suis déjà inspiré de cette documentation pour Tanguy (voir page 2).

C. M. — Quel événement vous a donné l'idée d'écrire l'histoire de Buck Danny où l'on voit le fameux trio s'exercer à la cible afin de lancer une bombe atomique ?

J.-M. C. — Il y a eu beaucoup de cas où des gens se sont exercés de la même façon. Je vais vous en citer plusieurs. Cela a été le cas de l'opération Jéricho, l'attaque des briseurs de barrages. Cela a été vrai pour les Américains qui avaient à taper dans le mille sur un objectif et non à côté. Lors de la guerre de Corée, si Truman n'avait pas stoppé l'avance de Mac Arthur, les pilotes américains voulaient détruire les barrages du Yalou... C'est aussi l'histoire des cosmonautes à qui on apprend à se poser sur la Lune à l'aide de maquettes, ou de Turcat qui apprend avec le Concorde à se poser à J.-F. K. avec un film qui défile devant lui...

C. M. — Comment devient-on dessinateur de bande dessinée d'aviation ?



J.-M. Charlier, A. Uderzo, « Michel Tanguy ».
Exemple portant sur la technique narrative. Cette technique a pour but de raconter une action se manifestant en une suite d'événements dont le déroulement temporel s'effectue par bond successif d'une image à l'autre sans que s'interrompe la continuité de la narration.

J.-M. C. — Pour dessiner une histoire d'aviation, il faut avoir la passion des avions... Hubinon, Uderzo, arrivent à faire vivre du métal, ils arrivent à donner la vie à une machine... Voyez Gillain et Gir, ils dessinent merveilleusement les chevaux. Ils ont la passion, non pas du cheval, mais du mouvement.

C. M. — N'êtes-vous pas trop bavard dans vos scénarii ?

J.-M. C. — Il est difficile de parler en style télégraphique car cela réduit le dialogue à un langage qui n'est pas véritable. Moi, je suis terriblement hanté par ce problème. Oui, je sais que je suis terriblement bavard par souci de garder au personnage un côté vrai. Lorsqu'on parle entre soi, il arrive que l'on dise trois fois la même chose. Pour le scénariste, il y a toujours cet espèce de déchirement entre l'envie de garder aux personnages leur côté humain et la nécessité de faire avancer l'action. J'ai un exemple dans une planche de Fort Navajo dessinée par Gir : un homme est attaché, prisonnier des Indiens. Il essaie de les convaincre, de négocier. Je pouvais le faire en trois phrases lapidaires de dix mots. Seulement, ce n'est pas vrai, l'homme doit palabrer, mettre en valeur certains arguments. Les Indiens palabraient longtemps. Alors, je suis déchiré entre l'envie de ne pas faire des scènes statiques ou ne pas être trop bavard, mais je n'ai qu'un seul but : garder une véracité. Chez moi, c'est un de mes grands drames. Voyez les Américains. Ils sont aussi bavards. Caniff, dans sa série, à certains moments, ses personnages bavardent beaucoup. Je suis convaincu qu'il se trouve devant les mêmes situations que moi, et si je le rencontrais, il me le confirmerait.

C. M. — Sur le plan humain, que pensez-vous de St-Hélier ? (voir page 42)

J.-M. C. — En vérité, comme cela se passe souvent, j'ai concentré un certain nombre d'anecdotes que j'ai regroupées sur la seule tête d'un seul personnage. Le drame, c'est qu'il y a un véritable St-Hélier dans l'armée de l'air. J'ai été très ennuyé. J'aime beaucoup ce personnage.

C. M. — Quant à Laverdure, n'est-il pas trop gaffeur ?

J.-M. C. — Je crois que l'on ne le connaît pas, car les gens ne connaissent pas ce milieu. Il y a maintenant sur chaque base un type qui se dénomme Laverdure. C'est à chaque fois un personnage gaffeur. On a toujours tendance à imaginer que les gens sont des surhommes. Finalement, parmi tous ces petits gars, il y a des gens écervelés, pas seulement chez les militaires, mais partout ailleurs... Oui, il y a un tas de types farfelus. J'en ai connu à Air-France, à la Sabena... J'en ai connu partout...

C. M. — Dans « Mirage sur l'Orient », vous faites intervenir un Américain, marchand d'avions, qui n'hésite pas à employer n'importe quel moyen pour vendre son matériel.

J.-M. C. — Je vous arrête... pour faire une mise au point. Je suis aussi bien avec les Soviétiques qu'avec les Américains. J'ai toujours gardé cette décontraction dans mes scénarii. A propos de Buck Danny, pour les gens de gauche, je suis un valet de l'impérialisme et, par contre, les Américains me reprochent amèrement de les représenter sous un jour peu favorable... Pour cette histoire, j'ai travaillé de la même façon en liaison avec un conseiller technique, qui est actuellement ambassadeur à Lomé, et qui était à l'époque le responsable de la chasse en Israël.

C. M. — Je trouve les histoires de Michel Tanguy plus décontractées que celles de Buck Danny.

J.-M. C. — Eh bien ! je vais peut-être vous surprendre, moi, j'ai l'impression que c'est le contraire. Dans Buck Danny, je me sens peut-être plus libre, peut-être parce que je n'ai pas la censure de l'armée de l'air. Dans Tanguy, tout le monde épluche l'histoire, et je me fais critiquer chaque fois que je mets en dehors de la cible. Dans Buck Danny, je me sens beaucoup plus décontracté que dans Michel Tanguy. On va me chipoter dans Tanguy sur un volet qui n'est pas sorti. Les aviateurs critiqueront l'aéro-frein qui n'est pas en position correcte, alors que dans Buck Danny, cela se passe sans problèmes et je trouve — mais je peux me tromper lourdement — les histoires de Buck Danny, comme thèmes, meilleures à mes histoires de Tanguy.

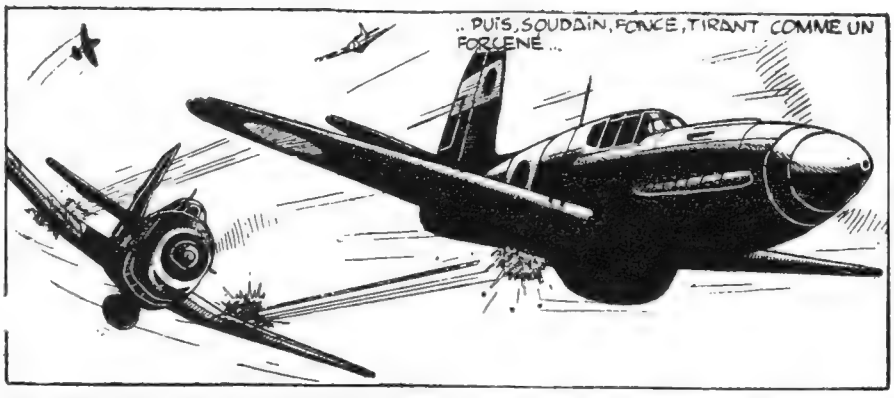
C. M. — Pensez-vous faire quitter l'armée à Buck Danny et ses amis ?

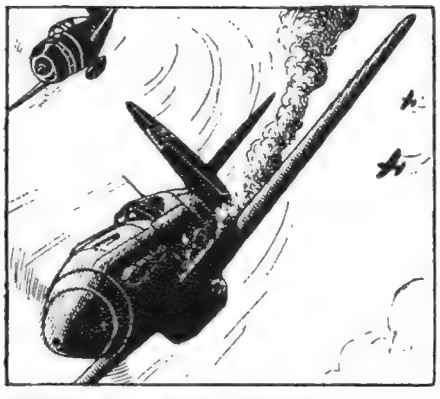
J.-M. C. — Je l'ai déjà fait une fois.

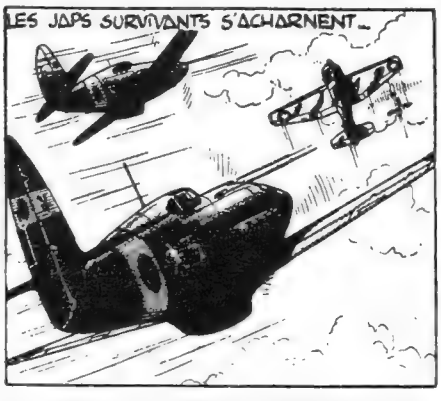
C. M. — Avez-vous pensé à les faire évoluer dans

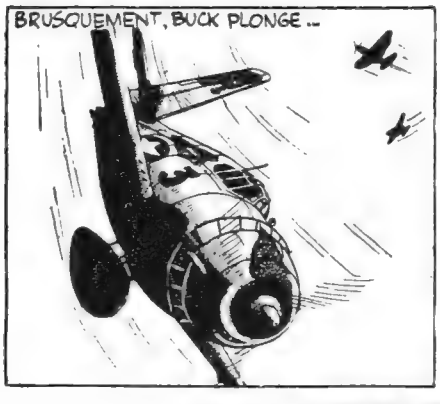
LES MYSTÈRES DE MIDWAY

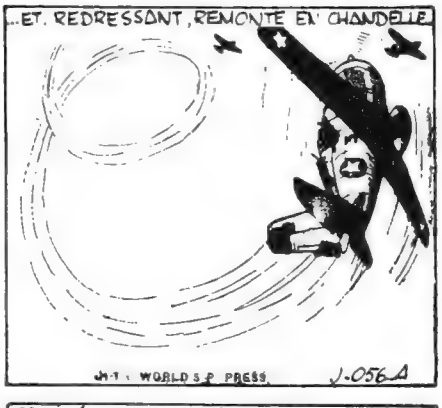
APPELE D'URGENCE PAR RADIO, LE PORTE-AVIONS AMERICAIN « YORKTOWN » FAIT ROUTE A TOUTE VAPEUR VERS L'ILE MIDWAY. UN DE SES PILOTES, BUCK DANNY, PARTI EN RECONNAISSANCE, EST SOUDAIN ATTAQUE PAR TROIS CHASSEURS JAPONAIS. IL SE LAISSE DEPASSER, PUIS..

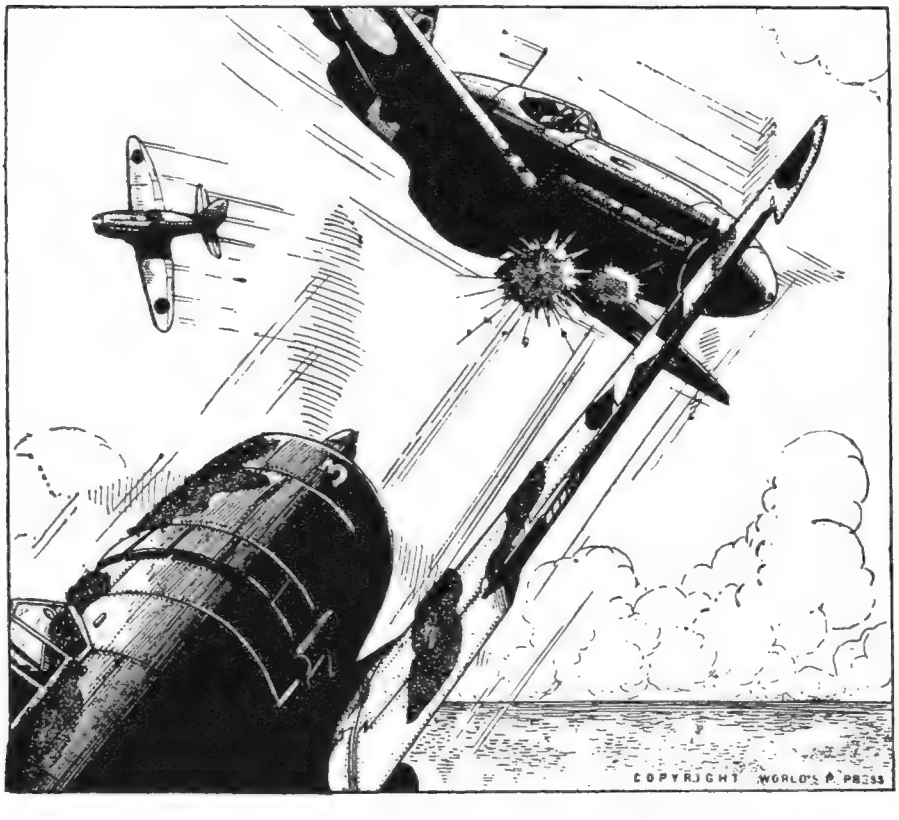












J.-M. Charlier, V. Hubinon, « Buck Danny ». Plan général, champ, contre-champ, close-up, se succèdent à toute allure dans cette planche très bien construite par Hubinon.

Victor Hubinon à sa table de travail en compagnie de J.-M. Charlier.

Albert Uderzo et Jean-Michel Charlier travaillant sur un scénario de « Michel Tanguy ».

des histoires mettant en cause des événements actuels ?

J.-M. C. — Savez-vous combien d'histoires prodigieuses j'aurais pu raconter sur la guerre du Viet-nam ou n'importe où ? Par exemple, j'ai rencontré à Formose, car il existe toujours l'escadrille des Tigres Volants, plus que jamais, des hommes que l'on parachute en Chine rouge et que l'on vient rechercher clandestinement. Il se passe des aventures extraordinaires. J'ai là des scénarii que je n'écrirai jamais. Il y a des histoires sur les « affreux ». J'y ai fait une timide allusion dans l'une de mes premières histoires télévisées de Tanguy. Une simple allusion à la guerre de Corée m'a fait interdire deux albums. Dès que j'essaie de montrer une fille, gare aux foudres de la censure. La seule fille que j'ai pu introduire est dans une histoire de western, car, aussi curieux que cela peut paraître, il y a une tolérance pour le western : c'est à Fort Navajo, à un moment, il y a une institutrice qui est amoureuse de Blueberry... C'est à peu près tout.

C. M. — Si vous aviez la possibilité de vous exprimer dans une revue de bandes dessinées destinée aux adultes, auriez-vous l'idée d'un scénario ?

J.-M. C. — J'ai une histoire à écrire avec un personnage qui serait un pilote expulsé de l'armée pour une raison ou pour une autre. Un personnage de mercenaire qui se baladerait d'un pays à l'autre, dans l'un de ces pays où les menées occultes ou subversives sont monnaie courante. Je rêve d'une telle histoire, mais je ne pourrai jamais l'écrire dans un journal de jeunes... Car, depuis que je fréquente ce milieu d'aviation, j'ai pu entendre mille anecdotes sur les missions d'espionnage, les coups tordus qui continuent à se faire. Avec les U 2, il y avait des histoires prodigieuses à raconter. Cela existe toujours avec les YF 112 qui font mach 3 à l'heure actuelle. Ils sont là pour remplacer les U 2. Car ce ne sont pas des chasseurs opérationnels... Eh bien ! avec toutes ces histoires, il y a une véritable mine. Mais on peut pas les écrire. Les meilleures histoires de Danny et de Tanguy, je ne les écrirai jamais, et c'est là que j'envie les Américains. Si j'avais rencontré Milton Caniff, je lui aurai demandé pourquoi, compte tenu des accès qu'il peut avoir, il n'a pas écrit une vraie histoire d'aviation, celle que j'aurai brûlé de pouvoir écrire.

Buck Danny. Bibliographie

La guerre dans le Pacifique :
1947 Les Japs attaquent : 4 éditions, 1951 - 1952 - 1966. La dernière édition a été diffusée en France à partir d'octobre 1967.
1947 Les mystères de Midway : 3 éditions, sans date, peut-être 1949 - 1952 - 1966.
1948 La revanche des Fils du Ciel : 3 éditions, 1951 - 1952 - 1967.
1949 Tigres Volants : 2 éditions, épuisé, 1952 - 1953.
1950 Dans les griffes du Dragon Noir : 2 éditions, sans date, 1952 - 1967.
1950 Attaque en Birmanie : 2 éditions, sans date, 1953 - 1967.
1950 Tarawa, atoll sanglant : 1 édition - 1952.

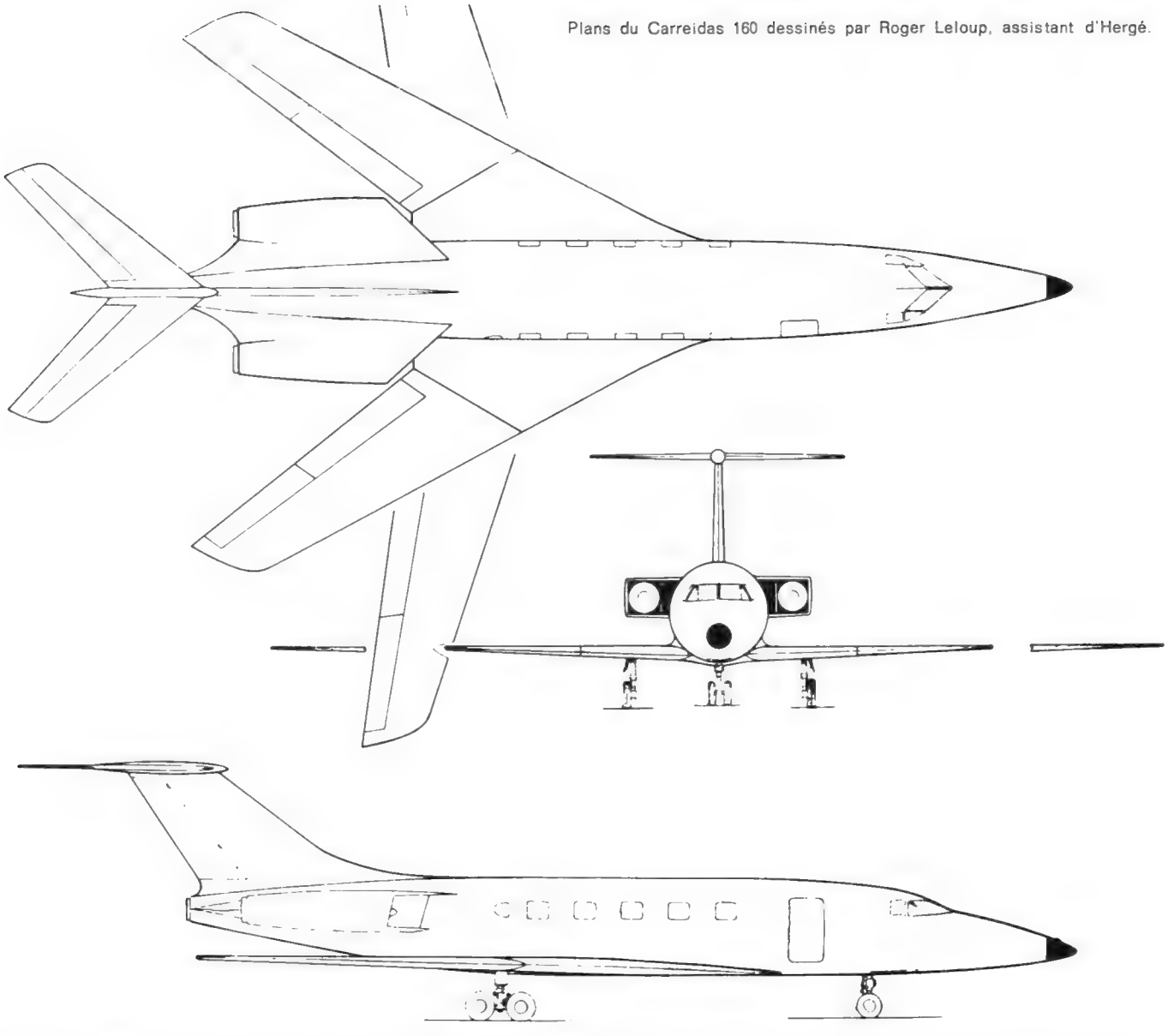
Les nouvelles aventures de Buck Danny :
1951 Les trafiquants de la Mer Rouge : 2 éditions, 1952 - 1966.
1951 Les pirates du désert : 2 éditions, 1952 - 1967.
1952 Les gangsters du pétrole : 2 éditions, 1953 - 1966. La dernière planche n° 136 est parue dans Spirou mais pas dans l'album.
1952 Pilote d'essai : 2 éditions, 1953 - 1966.
1953 Ciel de Corée : 1 édition, 1954.
1953 Avions sans pilotes : 1 édition, 1954. Censurés en France. Parus seulement en Belgique.
1954 Un avion n'est pas rentré : 2 éditions, 1954 - 1966.
1954 Patrouille à l'aube : 2 éditions, 1956 - 1966.
1955 NC 22.654 ne répond plus : 3 éditions, 1957, 1964, 1966.
1955 Menace au Nord : 2 éditions, 1957 - 1965. Traduit en italien.
1956 Buck Danny contre Lady X : 3 éditions, 1957, 1964, 1966. Traduit en italien.
1956 Alerte en Malaisie : 3 éditions, 1959 - 1966. Traduit en italien.
1957 Le tigre de Malaisie : 2 éditions, 1959 - 1966. Traduit en italien.
1957 S.O.S. soucoupes volantes : 2 éditions, 1959, 1967.
1958 Un prototype a disparu : 2 éditions, 1960 - 1966.
1958 Top secret : 2 éditions, 1960 - 1966.
1958 Mission dans la vallée perdue : 2 éditions, 1960 - 1966.
1959 Prototype FX 13 : 2 éditions, 1961 - 1965.
1959 Escadrille ZZ : 2 éditions, 1961 - 1966.
1960 Le retour des Tigres Volants : 2 éditions, 1962 - 1966.
1960 Tigres Volants à la rescousse : 2 éditions, 1962 - 1966.
1961 Tigres Volants contre pirates : 2 éditions, 1962 - 1967.
1962 Opération Mercury : 2 éditions, 1962 - 1967.
1962 Les voleurs de satellites : 1 édition, 1964.
1963 X-15 : 1 édition, 1965.
1964 Alerte à Cap Kennedy : 1 édition, 1965.
1964 Le mystère des avions fantômes : 1 édition, 1966.
1965 Alerte atomique.
1967 L'escadrille de la mort.
En 1955-1956, parurent dans Risque-Tout 3 courts épisodes (4 planches chacun) inédits en album :
Duel dans le ciel, n° 1.
Mission spéciale, n° 16.
On a volé un prototype, n° 34.

Michel Tanguy. Bibliographie.
1959 L'Ecole des Aigles : 2 éditions, 1961 - 1967.
1960 Pour l'honneur des cocardes : 2 éditions, 1962, 1967.
1961 Danger dans le ciel : 2 éditions : 1963 - 1967.
1962 Escadrille des Cigognes : 2 éditions, 1964, 1967 (1).
1963 Mirage sur l'Orient : 2 éditions - 1 édition, 1965.
1964 Canon Bleu ne répond plus : 1 édition - 1966.
1965 Cap zéro : 1 édition, 1967.
1965 Les pirates du ciel : 1 édition, 1967.

(1) L'histoire a été amputée de 3 planches lors de sa parution en album (planches nos 14 à 16).

Chronologie établie par J.-F. Muglioni

Plans du Carreidas 160 dessinés par Roger Leloup, assistant d'Hergé.



UN AVION IMAGINAIRE

LE CARREIDAS 160 JET

L'aviation tient une place importante dans l'œuvre d'Hergé ; la plupart des aventures vécues par ses héros renferment des séquences aériennes et parfois l'avion est le thème principal de l'aventure : « Le Stratonef H 22 » dans la série Jo, Zette et Jocko, « Le mystère de l'avion gris » (L'Ile Noire) et récemment « Vol 714 pour Sydney » dans la série Tintin.

Sur le plan de l'aéronautique, « Vol 714 » est une aventure importante car l'avion utilisé par Tintin et ses comparses, le « Carreidas 160 », est une création entièrement originale : un jet d'affaires à géométrie variable. Lorsque les personnages évoluent à l'intérieur de cet appareil, ou que celui-ci effectue diverses manœuvres, les différents éléments sont si bien situés les uns par rapport aux autres que le lecteur finit par oublier qu'il a affaire à un avion fictif ; il en était de même pour la fusée du professeur Tournesol. Seulement, pour obtenir un tel résultat, un travail préliminaire important et souvent méconnu est indispensable : réalisation de nombreux plans, croquis des différentes parties de l'avion, écorchés, maquette en volume, etc... Il a fallu deux ans à Hergé pour mener à bien cette nouvelle aventure ; les planches étaient terminées seulement trois semaines avant leur publication dans le journal Tintin (avance que l'auteur considère comme exceptionnelle !).

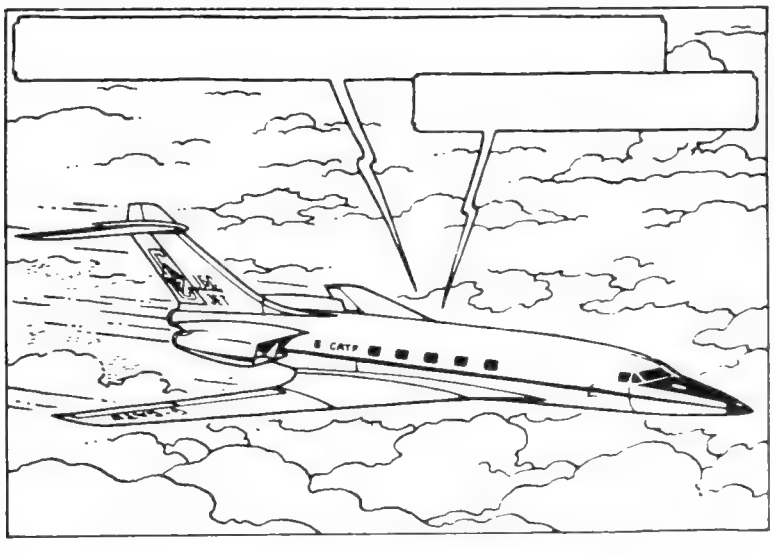
Afin de vous donner un aperçu de cette recherche, et grâce à l'amabilité d'Hergé, nous vous présentons la maquette, quelques plans et esquisses du « Carreidas 160 ». Vous pourrez constater, si vous avez lu « Vol 714 » dans le journal Tintin, que certaines études n'ont même pas servi au stade de l'exécution.

Tous ces travaux témoignent de l'importance donnée par le père de Tintin et ses collaborateurs à la vraisemblance dans l'imaginaire.

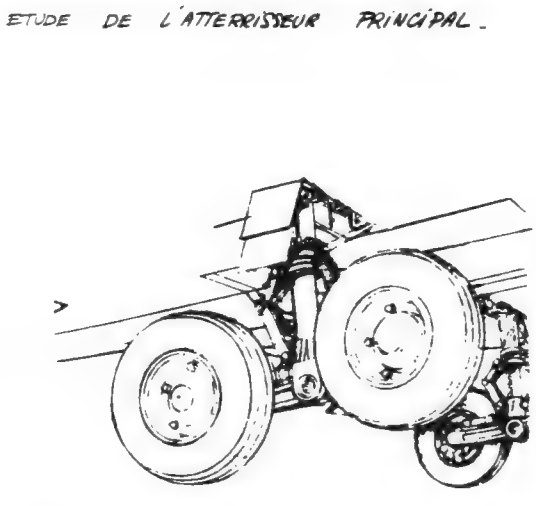
Claude LE GALLO.

Nous remercions vivement Hergé pour la reproduction de ces documents inédits.

1



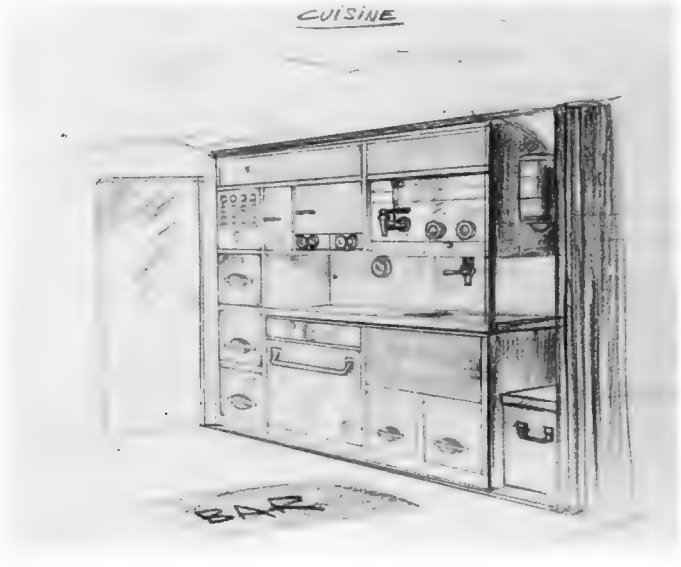
2



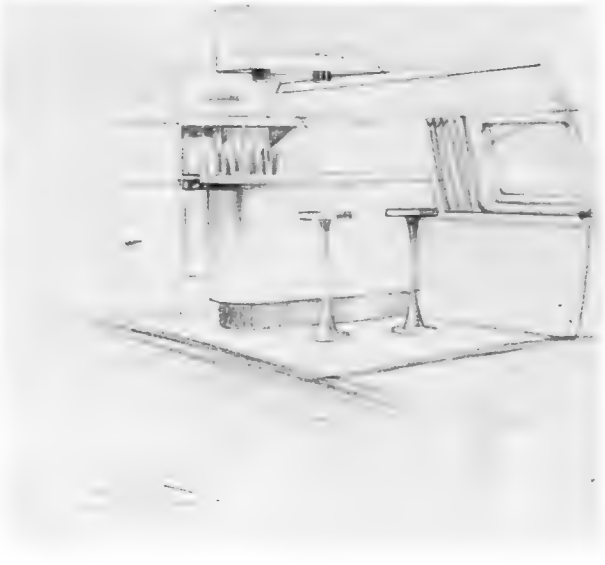
3

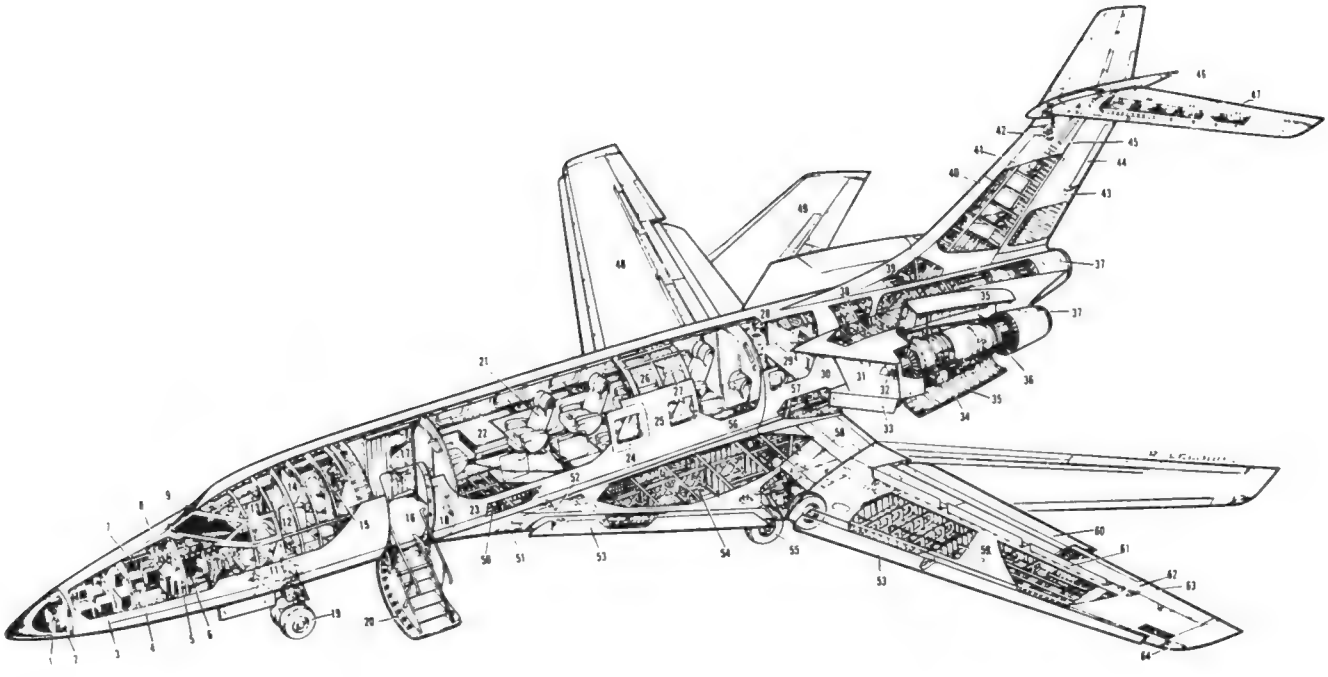
1 - Maquette réalisée pour « Vol 714 pour Sydney »
2 - Le Carreidas 160, tel qu'il apparait dans la nouvelle aventure de Tintin (© Ed. Casterman).
3, 4 et 5 - Croquis pour le train d'atterrissage, la cuisine et le bar du Carreidas 160

4



5





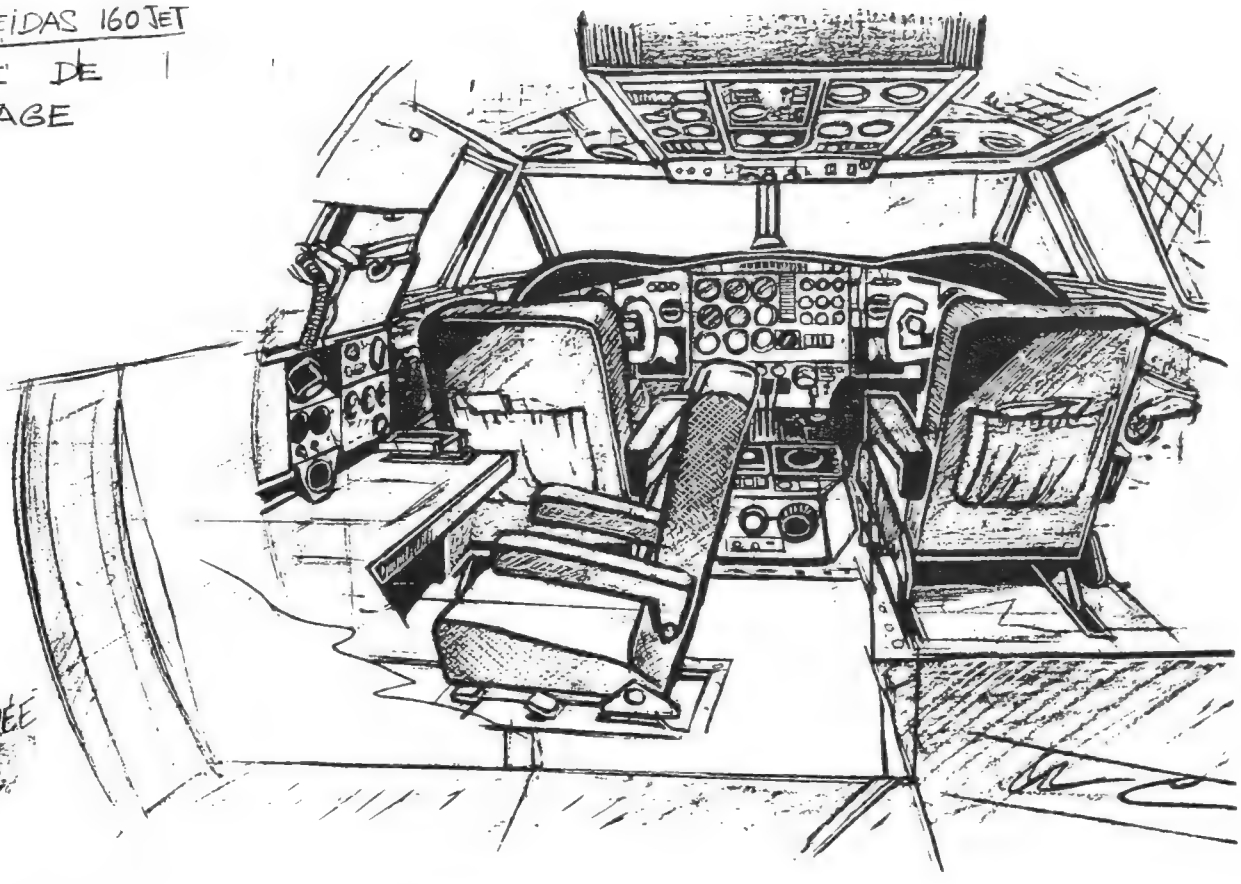
Caractéristiques, performances du Carreidas 160

Longueur hors-tout : 24,3 m
Envergure voilure déployée : 20,7 m
Envergure flèche maximale : 12,55 m
Hauteur hors-tout : 5,85 m
Poids maximum au décollage : 18 080 kg
Groupe propulseur : 3 Rolls-Royce-Turboméca RB 272 de 2 000 kg de poussée
Poussée totale : 8 400 kg et 12 600 kg (avec post-combustion)
Vitesse de croisière maximum : 2 100 km (Mach 2)
Altitude de croisière max. : 15 000 à 18 000 m
Autonomie (avec réserve de carburant) : 4 200 km

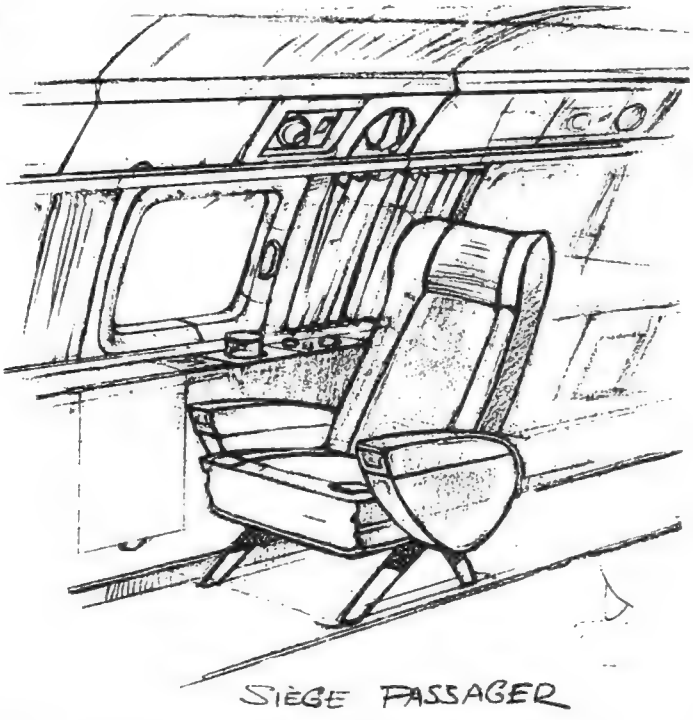
Détails de construction

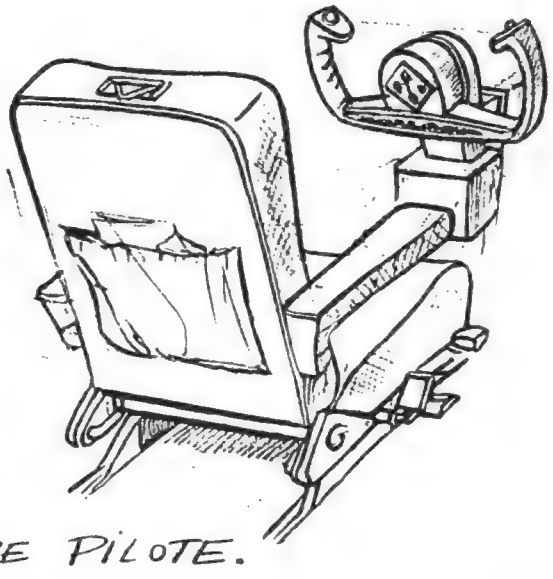
1 Radar météorologique
2 Antennes ILS et VOR
3 Compartiment des récepteurs
4 Oxygène de secours
5 Cloison étanche avant
6 Equipement électronique
7 Compartiments des batteries et chargeurs
8 Dégivrage du pare-brise
9 Pare-brise : vitre à 3 épaisseurs
10 Bloc manche à balai palonnier
11 Siège du commandant de bord
12 Siège du radio-navigateur
13 Siège du co-pilote
14 Toilette
15 Casiers des appareils radio
16 Sas d'entrée
17 Compartiment-bagages avant
18 Siège supplémentaire
19 Roulette avant s'escamotant vers l'avant
20 Porte à escalier incorporé
21 Sièges passagers
22 Table de Travail
23 Câbles de commandes et circuits électroniques
24 Issue de secours
25 Hublot : vitre à 3 épaisseurs
26 Gaine du conditionnement d'air
27 Isolation thermique
28 Cuisine
29 Bar
30 Réacteur central, prise d'air gauche
31 Prise d'air du réacteur gauche
32 Cône à section variable
33 Déflecteur abaissé à l'atterrissage
34 Turboréacteur Rolls-Royce-Turboméca RB 272 Turbofan
35 Panneaux de visite au réacteur
36 Tuyère d'éjection
37 Clapets des inverseurs de poussée
38 Régulateurs hygrométriques
39 Câbles et poulies des volets de direction et de profondeur
40 Antennes noyées dans le bord d'attaque
41 Dégivrage thermique des empennages
42 Commande de variation d'incidence
43 Gouvernail de direction
44 Tab automatique
45 Timonerie de profondeur
46 Feu de navigation arrière
47 Gouvernail de profondeur
48 Aile en position déployée maximum
49 Aile en flèche maximale
50 Réservoir d'équilibrage avant
51 Phare d'atterrissage
52 Canalisations du dégivrage d'aile
53 Volets de bord d'attaque : sortis à l'atterrissage
54 Réservoir latéral gauche
55 Train principal se rétractant sous le fuselage
56 Logement de la jambe du train
57 Réservoir d'équilibrage arrière
58 Mécanisme du changement de géométrie des ailes
59 Réservoirs-caissons d'aile
60 Volet de courbure : entièrement déployé à l'atterrissage
61 Aérofreins
62 Aileron extérieur gauche
63 Câbles et poulies de l'aileron
64 Feu de position latéral gauche

1 CARREIDAS 160 JET
POSTE DE
PILOTAGE



2/3





4/5/6

1, 2 et 3 - Croquis pour la cabine de pilotage, les sièges des passagers et du pilote
4, 5 et 6 - Les mêmes éléments sur les planches originales (© Ed. Casterman).

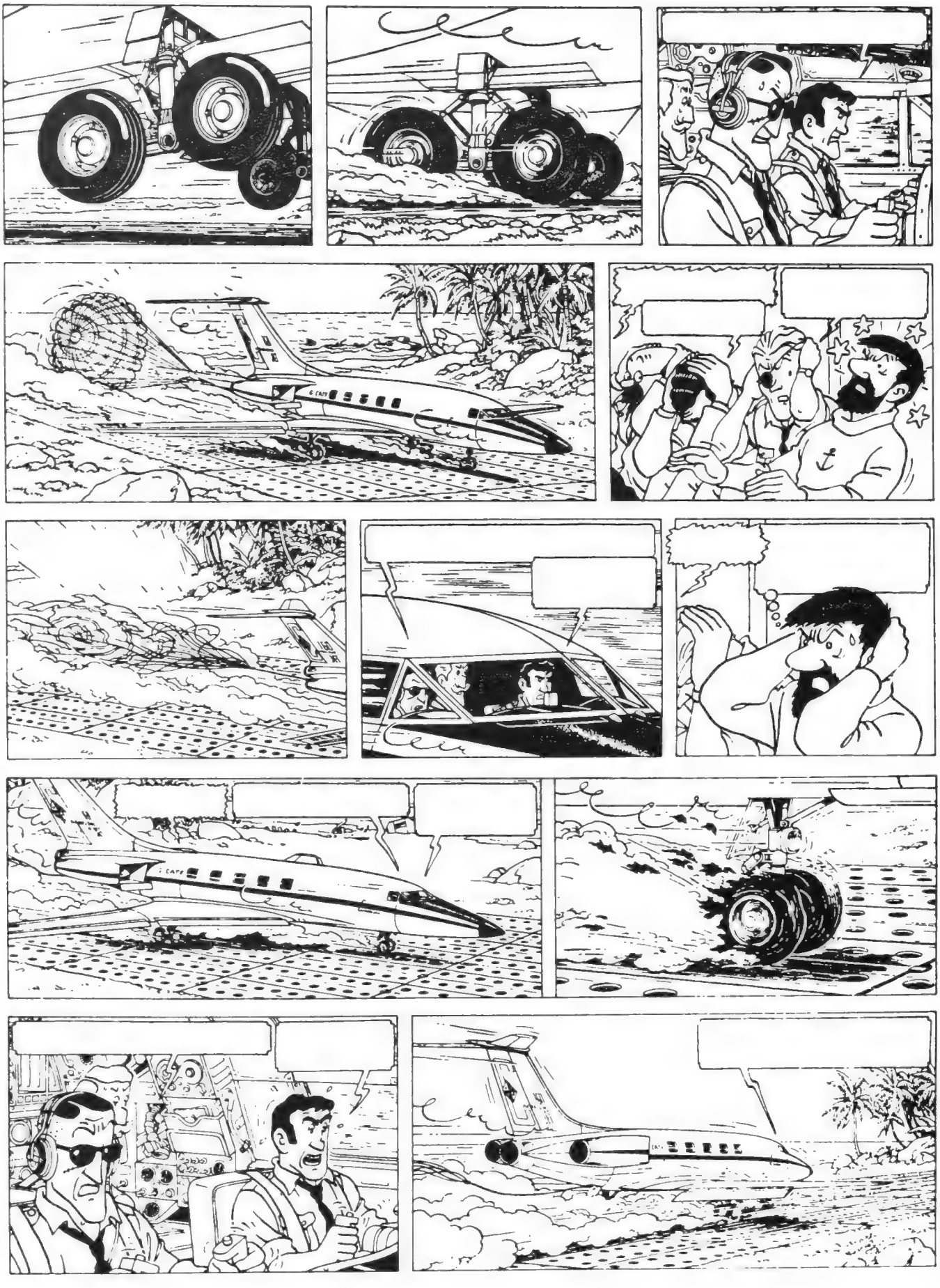
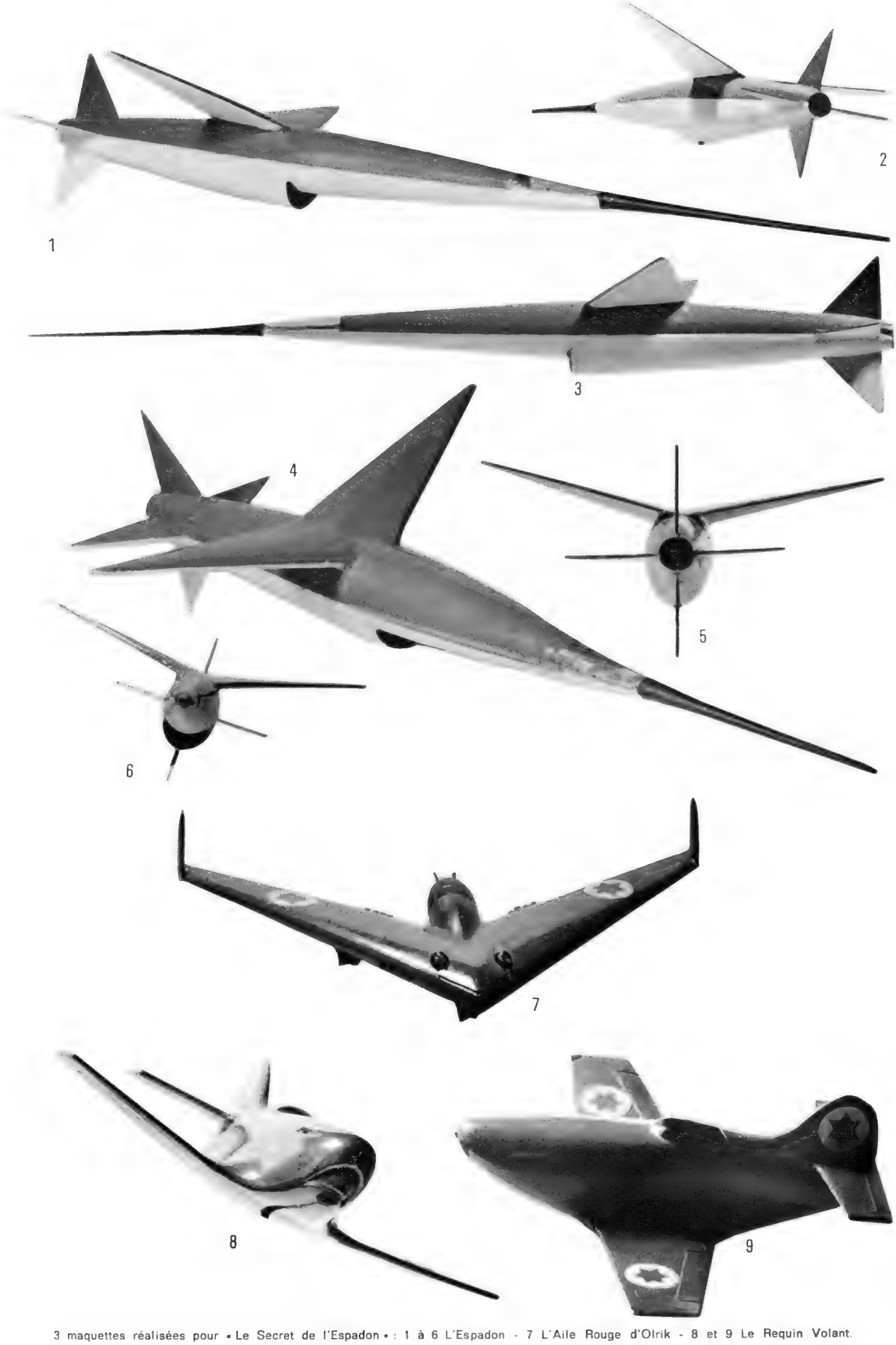
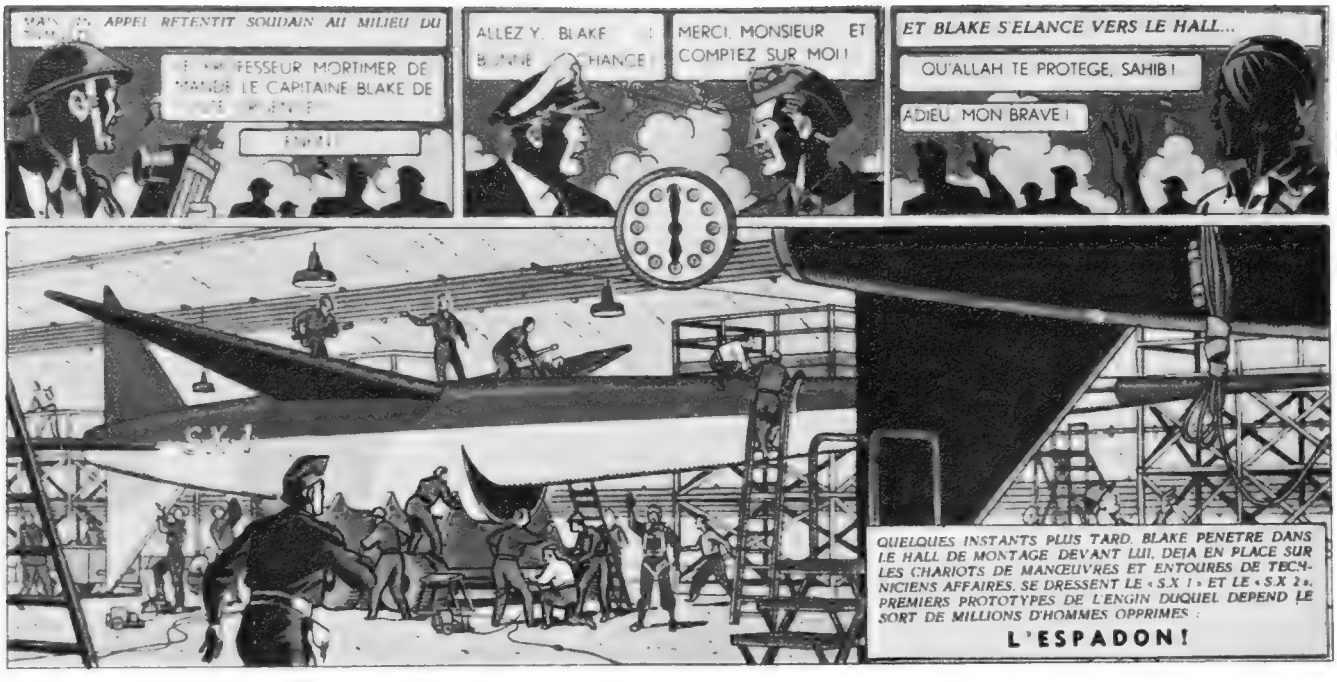


Planche originale de « Vol 714 pour Sydney » (© Ed. Casterman).



3 maquettes réalisées pour « Le Secret de l'Espadon » : 1 à 6 L'Espadon - 7 L'Aile Rouge d'Olrik - 8 et 9 Le Requin Volant.


UN APPEL RETENTIT SOUDAIN AU MILIEU DU
LE PROFESSEUR MORTIMER DE
ALLEZ Y, BLAKE
MERCI, MONSIEUR ET COMPTEZ SUR MOI !
ET BLAKE S'ELANCE VERS LE HALL...
OU'ALLAH TE PROTEGE, SAHIB !
ADIEU, MON BRAVE !
QUELQUES INSTANTS PLUS TARD, BLAKE PENETRE DANS LE HALL DE MONTAGE DEVANT LUI, DEJA EN PLACE SUR LES CHARIOTS DE MANŒUVRES ET ENTOURES DE TECHNICIENS AFFAIRES, SE DRESSENT LE « S.X. 1 » ET LE « S.X. 2 », PREMIERS PROTOTYPES DE L'ENGIN DUQUEL DEPEND LE SORT DE MILLIONS D'HOMMES OPPRIMES :
L'ESPADON !

1946
l'espadon

A la fin de la troisième guerre mondiale, le journal Tintin, lors de sa création, faisait appel au talent d'Edgar Pierre Jacobs pour la réalisation d'une série d'anticipation.

« Le secret de l'Espadon » inaugura les aventures de Blake et Mortimer et remporta un succès immédiat grâce à la remarquable création qu'est l'avion sous-marin dont le nom a fourni le titre de l'histoire.

Depuis cette époque, les techniques aéronautiques ont évolué avec une rapidité foudroyante mais le projet d'Edgar P. Jacobs demeure valable : en effet, de récentes recherches tendent à réaliser ce que l'auteur considérait alors comme un rêve lointain.

S'il est possible de dater facilement la plupart des engins de science-fiction dessinée, il n'en va pas de même avec l'Espadon dont la ligne n'a pas vieilli grâce à son excellent aérodynamisme ; on a peine à croire que cette création a aujourd'hui 22 ans tant cet engin ressemble aux réalisations actuelles.

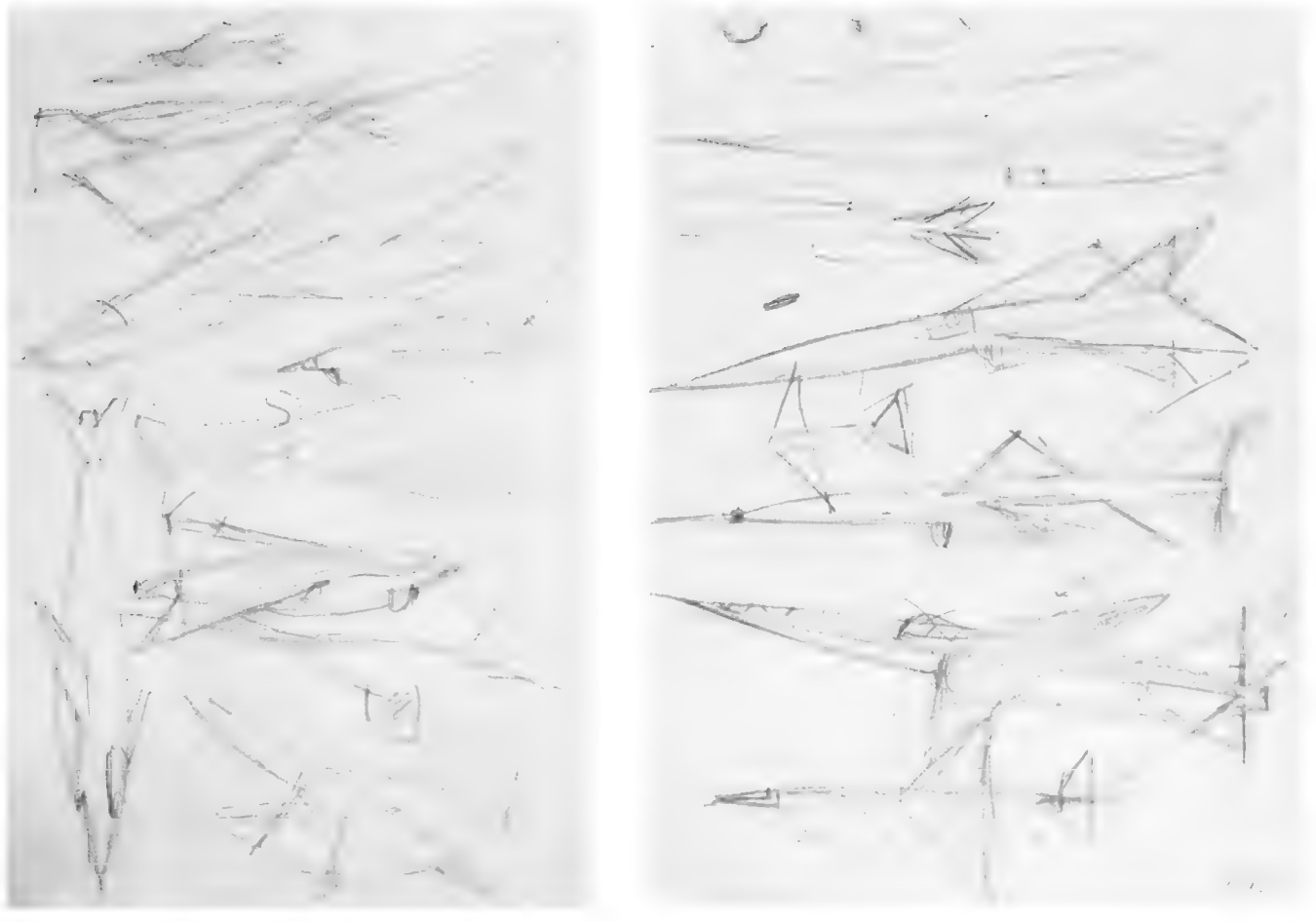
Voici, raconté par E. P. Jacobs, le travail de recherche qui présida à la création de l'Espadon ; vous remarquerez au passage dans les différents projets retenus par l'auteur celui qui ressemble à s'y méprendre au système Polarix ; vous découvrirez la rigueur et les scrupules d'E. P. Jacobs pour réaliser une série dessinée, les tâtonnements et les recherches d'un homme qui croit à ce qu'il fait et ne veut rien laisser incomplet ; ceci l'amène à interroger des spécialistes de toutes les questions abordées et à assimiler une impressionnante quantité d'ouvrages techniques.

« Je veux que mes histoires de science-fiction aient des attaches terriennes solides, mais cela me demande un énorme travail de documentation et de réalisation », me confiait-il lors d'une récente rencontre.

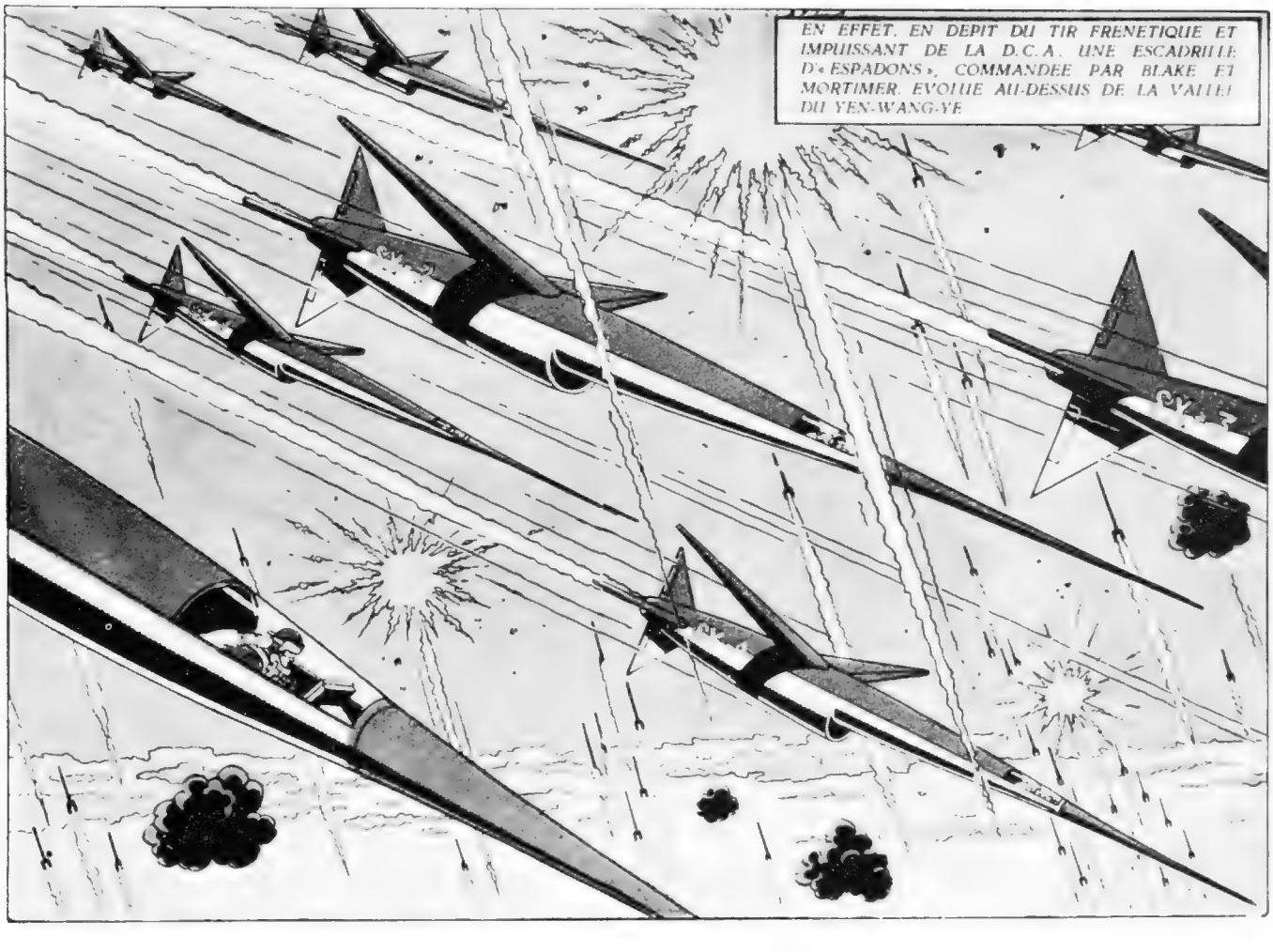
Cette recherche préparatoire, souvent ignorée du public, le perfectionnisme de l'auteur, font la qualité de son œuvre et expliquent pourquoi Edgar P. Jacobs — un des rares à l'heure actuelle à travailler entièrement seul — n'est pas plus prolixe.

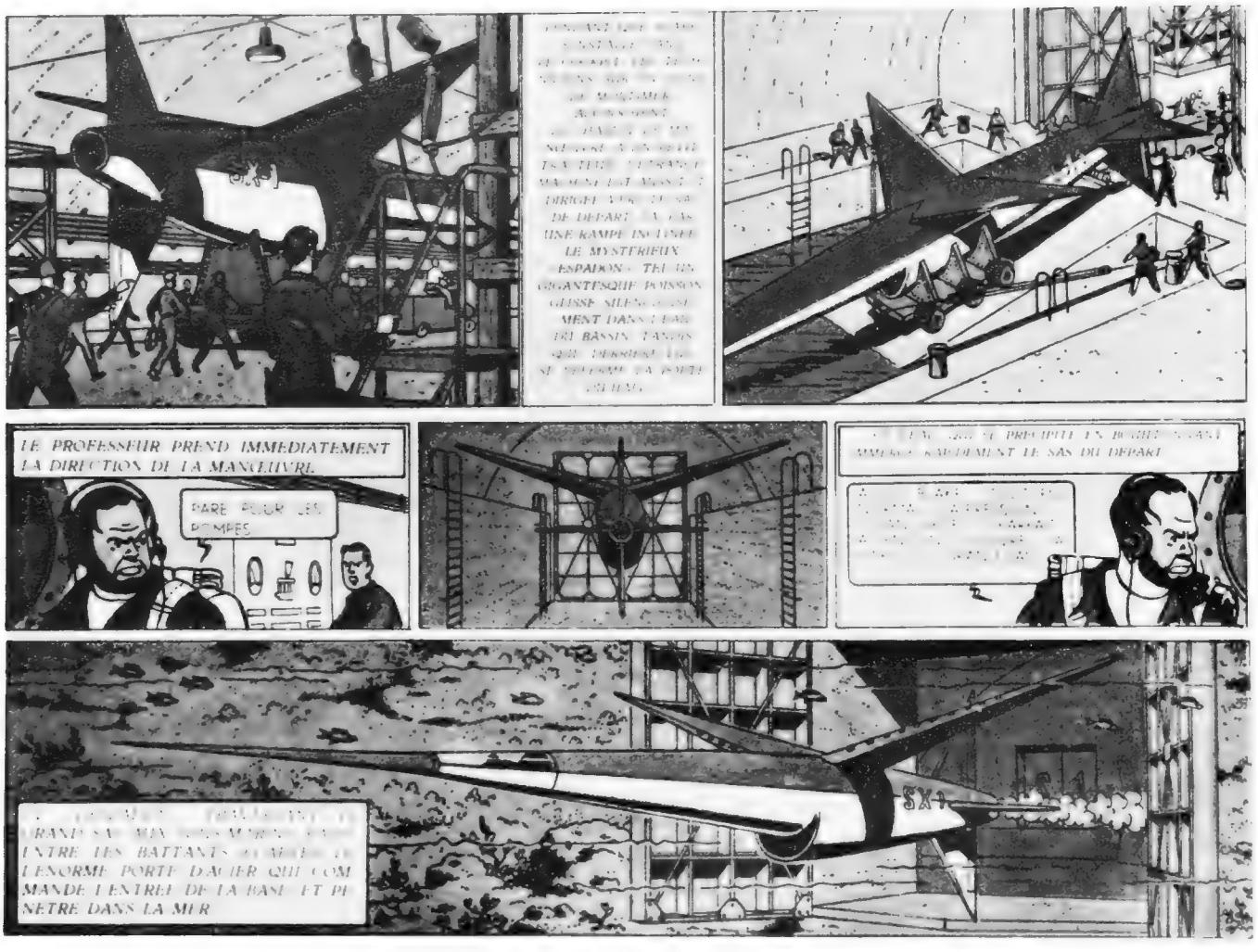
Claude LE GALLO.

Nous remercions vivement Edgar Pierre Jacobs pour la reproduction de ces documents inédits.

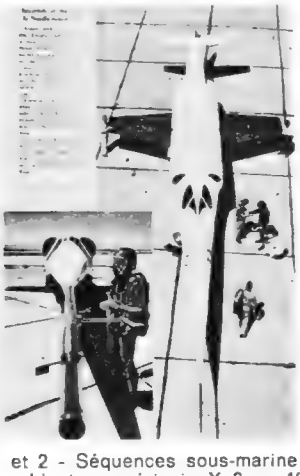


Croquis pour L'Espadon. A droite, la dernière phase de la recherche de l'engin.
Ci-dessous : une image extraite du « Secret de l'Espadon » (© Ed. du Lombard).


EN EFFET, EN DEPIT DU TIR FRENETIQUE ET IMPUISSANT DE LA D.C.A., UNE ESCADRILLE D'« ESPADONS », COMMANDEE PAR BLAKE ET MORTIMER, EVOLUE AU-DESSUS DE LA VALLEE DU YEN-WANG-YE


LE PROFESSEUR PREND IMMEDIATEMENT LA DIRECTION DE LA MANŒUVRE
PARE POUR LES POMPES
SX-1
1
A PEINE QUE K-A-T II PRONONCE CES MOTS QUE L'« ESPADON » SOULEVANT UNE GIGANTESQUE GERBE D'ECUME D'UN SAUT PRODIGIEUX
BONDIT VERS LE ZENITH AVEC UN MUGISSEMENT DECHIRANT
PUIS, AMORÇANT UN VIRAGE PIQUE DROIT SUR LE CROISEUR LOURD « ROUEN-LUIN » DONT LES ARTILLEURS MEDUSES RESTENT FIGES A LEURS PIECES INCAPABLES D'ESQUISSER LE MOINDRE GESTE DE DEFENSE
2

3



4

1 et 2 - Séquences sous-marine et aérienne extraites du « Secret de l'Espadon » (© Ed. du Lombard).
3 - L'avion américain X 3 en 1953. Page du National Geographic Magazine.
4 - Projet de sous-marin volant publié par Science et Vie en 1965.

Afin de me permettre la revanche et la libération des Nations vaincues par la foudroyante attaque de l' « Empire Jaune », il me fallait trouver, en plus d'une base opérationnelle (la base secrète du détroit d'Ormuz), une arme quasi invulnérable et suffisamment puissante pour neutraliser l'énorme machine de guerre de l'envahisseur, mais en même temps assez maniable et assez peu encombrante pour échapper à ses recherches. Ce qui excluait, d'emblée, toute idée de base ou d'engin de surface.

Pour comprendre les raisons, et aussi les difficultés de mon choix, il est bon de se rapporter à l'époque où l'histoire a été écrite, 1946 !

En effet, nous ne disposions, ou presque pas, de documents sur l'armement **récent** et pratiquement rien sur les armes nucléaires, les fusées, les radars, etc. Nous en étions encore à l'armement conventionnel et aux avions à hélices...

Ma première idée s'était portée sur 4 projets possibles :

1. Un avion supersonique à armement nucléaire.
2. Un sous-marin porteur de fusées (tirant en plongée).
3. Une base sous-marine de fusées (au fond d'un lac).
4. Un avion supersonique opérant à partir d'une base sous-marine.

J'avais finalement opté pour l'avion sous-marin mais celui-ci, bien que très audacieux pour l'époque, restait néanmoins un engin de type classique — sauf qu'il possédait un moteur à réaction, qu'il était conçu pour être **télécommandé** et qu'il émergeait de l'eau. Son comportement en l'air était à peu près celui des « Stukas ». Chose curieuse, alors que j'avais extrapolé avec une incroyable audace dans le « Rayon U », la crainte de l'invraisemblance, jointe à mon allergie pour la science-fiction à l'américaine, me paralysait positivement. C'est alors qu'au cours d'une discussion sur ce problème, avec un vieil ami, celui-ci, balayant mes scrupules et toutes mes objections techniques, m'incita à passer outre à cette soudaine timidité et à foncer franchement en avant en pleine science-fiction. (ou plutôt ce que l'on croyait encore être de la science-fiction !). Bref, il parvint à me convaincre et ce fut l' « Espadon » !

Le principe une fois admis, je me mis au travail avec impétuosité. Tenant compte, pour la cellule, des différents milieux dans lesquels elle serait appelée à évoluer, c'est-à-dire l'air et l'eau, je fis un certain nombre de croquis très sommaires et assez vite j'arrivai à une ligne qui me semble répondre aux performances désirées. Partant de là, j'établis une épure, plan, face, profil, etc., que j'allai soumettre pour examen à un expert ès questions navales et aéronautiques. Ce dernier ayant estimé qu'aucune impossibilité majeure ne s'opposait à la réalisation d'un tel projet, exécuta une maquette à l'échelle.

A sa vue, un nom me vint spontanément : l'Espadon !

Ce nom, il l'avait d'ailleurs bien mérité, puisque je m'étais inspiré de la ligne de ce poisson (ainsi que de celle du requin) pour établir, du point de vue aérodynamique, le profil de mon engin.

Il est intéressant de noter qu'à l'époque où fut réalisé ce sous-marin volant, l'avion à fuselage effilé et à ailes courtes n'était pas du tout « dans le vent ». Au contraire, on en était en plein aux « ailes volantes » et aux appareils sans queue. Je fis d'ailleurs, dans ce type d'avion, une version personnelle avec « l'Aile Rouge » du Colonel Olrik.

Je rappelle aussi en passant la création, toujours pour la même histoire, d'un chasseur « jaune » surnommé « le Requin Volant ».

Sept ans plus tard, en 1953, les Américains sortirent un extraordinaire avion, considéré comme le plus évolué du moment : le Douglas X 3, surnommé « the Spearfish of the Sky ! », d'une ligne presque identique à celle de l'Espadon.

Enfin — consécration suprême — vingt ans plus tard, les Américains annoncent la mise au concours entre 44 constructeurs d'un projet de **sous-marin volant !** Et l'U.S. Navy précise bien qu'il ne s'agit nullement d'un projet de science-fiction, les techniques existantes lui paraissant suffisantes pour entreprendre, dès à présent, l'étude d'un tel engin.

Comme vous pouvez vous en rendre compte d'après cette reproduction extraite de « Science et Vie », la silhouette de ce futur sous-marin volant rappelle de façon particulièrement troublante le fabuleux Espadon de nos héros Blake et Mortimer.

Edgar P. JACOBS.

Quelques précisions techniques.

L' « Espadon » a été conçu pour être **télécommandé** et ce n'est que talonné par le temps et les événements que les héros Blake et Mortimer, risquant le tout pour le tout, tentent l'hasardeuse expérience de piloter eux-mêmes l'engin partiellement équipé, remplaçant ainsi le dispositif de radio-commande.

L'emploi et le fonctionnement des commandes sont absolument semblables en vol comme en plongée. En vol, l'alimentation des réacteurs en carburant se fait par l'air. En plongée, l'entrée d'air se bloque au contact de l'eau et déclenche automatiquement la mise en circuit des réservoirs d'oxygène.

A noter : le nez de l'appareil se détache pour l'éjection du pilote.

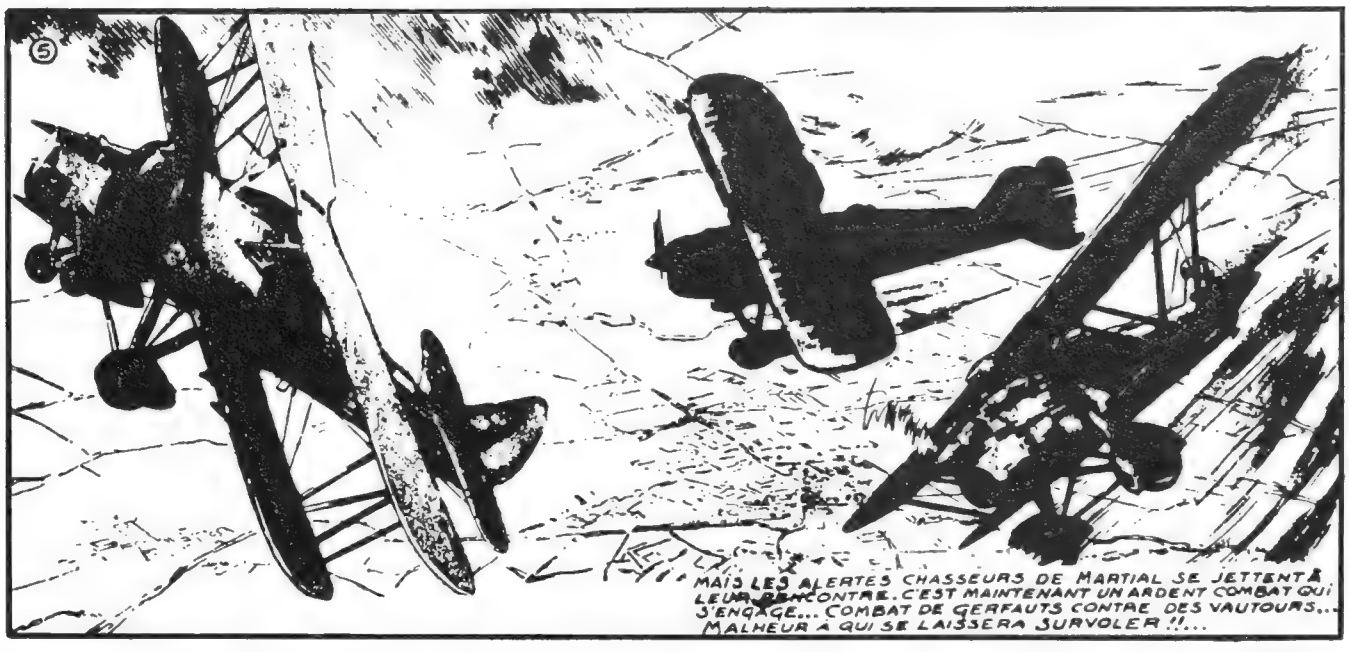
Armement : roquettes et missiles à charge nucléaire et à guidage infra-rouge.

AVAI OR NOT AWAY, THAT IS THE QUESTION

PAR SERGIO TRINCHERO TRADUCTION DE PROTO DESTEFANIS

C. Avai, « Romano il legionario ». © Vittorioso.
Les personnages étaient très inspirés de Raymond.

Le 20 octobre 1934, trois cent mille Italiens s'évadèrent ce jour-là dans l'astronef du Dr Zarkof. L'Aventuroso (1), dans lequel était publié le Flash Gordon d'Alex Raymond, balaya comme un cyclone les vieux journaux de bande dessinée pour enfants. Seul Topolino (2) ne sembla pas trop souffrir de ce raz de marée. Même Il Vittorioso s'émeut de cet état de choses et cherche un dessinateur capable de donner aux Italiens un Gordon bien de chez eux. Celui sur qui tombe cette lourde charge n'est autre que Cesare Avai. Il dessine tout d'abord dans « La Risata » (3) des années 35/36 sa première bande : Due Tamburini (4). Avai signe déjà Cesare Avay (9). Son graphisme n'est qu'une pâle copie des Cino et Franco (8) publié par Nerbini. Il continue en plagiant Audax (10). Il crée la Pattaglia Azzura (11) qui a un seul avantage : être la seule bande dessinée où un Russe est le héros. Dans « La Folgore » (12), nouveau titre de la Risata, il signa Critoforo Colombo (13). Interdite par le fascisme, la série de Gordon va bientôt être remplacée par un héros italien, un surhomme dans la personnalité duquel on retrouvera Gordon et Ettore Muti. Caesar est maintenant mûr pour créer sa première bande dessinée. Dans le Vittorioso de 38 naît celui qui sera pour des années son porte-drapeau : Romano. Dans sa première aventure, il est engagé dans la célèbre légion espagnole. Ce prétexte servira à l'auteur pour mettre en valeur la bravoure de son héros. A bord de son biplan, il bombarde les objectifs ferroviaires, détruit les convois ennemis. Affecté à une escadrille de « Caproni 135 » (15), il continue à se battre. Transféré dans la marine, il prend le commandement d'un sous-marin avec lequel il torpille et coule un destroyer.
Son crayon devient objectif photographique et révèle


⑤
MAIS LES ALERTES CHASSEURS DE MARTIAL SE JETTENT À LEUR RENCONTRE. C'EST MAINTENANT UN ARDENT COMBAT QUI S'ENGAGE... COMBAT DE GERFAUTS CONTRE DES VAUTOURS... MALHEUR À QUI SE LAISSERA SURVOLER !!...

Caesar Away, « Romano il legionario ».

une maestria graphique inespérée, surtout dans la représentation des armes, des avions et de tous les moyens motorisés d'une armée moderne, tant alliée qu'ennemie. Nous n'avons pas chez Avai une restitution parfaite de la réalité comme chez Caniff qui manie avec brio la technique du noir et blanc. Avai, par contre, donne une certaine robustesse à ses personnages, fait vivre sur le papier tous ses engins motorisés. Les deux ciné-romans qui suivent, en 1939, sont « Il deserto bianco » (16) et « Negli abessi del mare » (17). Dans le premier, Romano, à bord d'un traîneau motorisé de la Breda, explore le désert arctique. Dans le second, avec un bathyscaphe, il récupère des épaves dans les profondeurs marines. La réalisation simultanée de ces deux bandes reflète l'empeinte de Caesar. Son héros fait un grand emploi des moyens mécaniques. En outre, le Vittorioso change de formule à cette époque. De nouvelles rubriques, de nouvelles bandes racontent la vie et les coutumes des Esquimaux, les pêches en haute mer. Aussitôt, Caesar retrouve l'influence (pour ne pas dire la copie) des dessins de Raymond dont il s'est inspiré pour fixer ses personnages.

Caesar, ici, ne fait pas usage des ballons, mais, comme Alex Raymond, il dessine les textes en haut ou en bas des cartoons. A l'instar de Raymond, il annonce au bas de la dernière image de sa planche le titre de la planche suivante.

A cette époque, l'Italie est encore neutre. Les uniformes, les armes et les moyens de cette guerre qui commence à dévaster l'Europe sont représentés par des dessins à base de productions photographiques à l'intérieur du journal. Ces pages où rayonne le grand métier de notre dessinateur, demeureront (avec celles dessinées sur le même thème, dans l'Audace), parmi les meilleures réalisations de Caesar. Si l'on pense que, dans le même temps, il réalisait d'autres bandes dessinées comme : « L'Aeroporto Z » (18), « Paperino » (19), « Il mozzo del sommer Gibile » (20) dans Topolino (2), la proverbiale facilité de certains auteurs américains nous fait sourire. A la fin de l'aventure péruvienne où il lutta contre « Il nemico invisibile » (21), Romano peut réaliser son rêve : épouser Isa. C'est au cours de leur lune de miel que les nouveaux époux entendent, par la radio du bord, la voix du Duce qui annonce au monde la déclaration de guerre de l'Italie à la France et à la Grande-Bretagne. Enthousiasmé par cette nouvelle, il décide de rejoindre la mère patrie et de combattre pour elle et pour sa victoire (6 juillet 1940).

Maintenant, il va faire sa propre guerre et nous le trouverons pilote sur divers fronts de terre, de mer ou de l'air, massacrant ses ennemis. Sergent York ne peut même pas lui être comparé.

Son admiration pour la « Way of life » américaine perce à tout moment dans son œuvre à travers mille détails. Ses héros portent par exemple sous leurs vestes un gros numéro brodé qui leur donne un petit air Université de Yale ; tandis que les « glosters » ennemis ont reproduit sur leurs carlingues des figures disneyennes, le RO 2 000 de Romano porte, dessiné à son avant, « Bull », le chien du zoo de Craveri. La tempête qui ravagea notre péninsule à la fin de la guerre nous enleva Caesar. On disait sa mère allemande et cela semblait une justification à la rumeur publique qui le donnait comme espion allemand ! Légende !

Les années passèrent et nous retrouvons Avai illustrant les couvertures de « Urania 22 » dans cette atmosphère de science-fiction où machines et hommes vont de pair ; l'artiste semble y être très à son aise. De nouvelles années passent encore et la société anglaise « Fleet Way » (la consécration enviée pour tout dessinateur européen) lui demande de réaliser les albums de sa collection sur la guerre. C'est la juste reconnaissance à un « grand » et un retour opportun vers ces temps de « Nostalgia Press ».

NOTES DU TRADUCTEUR

(1) L'Aventuroso publiait notamment : « I flibutieri del grand Golfo », « L'Agento segreto X-9 », « Radio Patrol », « Jim l'uomo della Jungla », « I cacciatore di serpenti », « Dal deserto alla jungla ». 300 illustrations. 30 cent. settimanale.
(2) Topolino. C'est le Journal de Mickey italien. C'est aussi le nom italien de Mickey.
(3) L'éclat de rire.
(4) Les deux petits tambours, jamais publié en France.
(8) V.O. : Tim Tyler's Luke ; V.F. : Raoul et Gaston ou Richard le Téméraire.
(9) Il signa aussi les Conquérants de l'Avenir : Caesar Jack Away (L'Aventureux, nº 12, 24 mai 1936).
(10) V.O. : King of the Royal Monted ; V.F. : Le roi de la police montée.
(11) La patrouille Bleu Horizon, paru en France dans l'Aventureux à partir du numéro 27, 13 septembre 1936.
(12) La foudre.
(13) Jamais publié en France.
(14) National Cartoonists Society, société groupant la majeure partie des dessinateurs américains, fondée par Rube Goldberg.
(16) Le désert blanc.
(17) Dans les abysses de la mer.
(18) L'aéroport Z, paru en France.
(19) Le journal de Donald. C'est aussi le nom italien de Donald Duck.
(20) Le petit mousse du sous-marin.
(21) L'ennemi invisible.
(22) Revue de science-fiction éditée par Mondadori.

Sensationnelle couverture de A. Robida pour le troisième fascicule de « La guerre infernale », de Pierre Giffard (Arthur Méricant, éditeur).

de l'aéronautique à l'aviation dans les romans en fascicules et les récits d'aventures

PAR GEORGE FRONVAL

Les illustrations de cet article proviennent de la collection de l'auteur.

De tous temps, les auteurs de romans d'aventures se sont efforcés d'entraîner leurs lecteurs dans des mondes inconnus et nouveaux.

Il fut un temps où un récit ayant pour cadre l'Algérie présentait une réelle originalité et où un reportage en Bretagne ou en Auvergne était un événement.

Mais, peu à peu, les taches blanches recouvrant le globe terrestre s'amenuisaient, comme autant de peaux de Chagrin. Les distances ne comptaient plus et la lointaine Nouvelle-Calédonie, où l'on reléguait autrefois les bagnards, était devenue familière tandis que les solitudes polaires, explorées par Scott ou Shakleton, nous étaient présentées par Paul-Emile Victor dans leurs moindres recoins.

Pour attirer et conserver leurs lecteurs, les hebdomadaires d'aventures devaient aborder les sujets les plus hardis et les plus téméraires et les romanciers des thèmes absolument nouveaux en étudiant à fond des problèmes ardus.

Ainsi naquit l'anticipation. En partant de données encore vagues, de suppositions émises par de doctes savants, des écrivains se lancèrent, avec une courageuse intrépidité, dans des récits fantastiques, osés, téméraires, devançant, parfois, les chercheurs de laboratoires.

Un nom, aussitôt, s'offre à vous : Jules Verne. Oui, bien sûr, Jules Verne a prédit bien des inventions futures : le sous-marin dans « Vingt mille lieux sous les Mers », le canon à longue portée dans « Les cinq cents millions de la Bégum », les voyages intersidéraux dans « De la Terre à la Lune ». Chaque roman de ce génial écrivain, qui charme encore des milliers de lecteurs et dont les éditions originales sont chassées avec frénésie par de nombreux collectionneurs, est une véritable prophétie, l'annonce d'une prochaine et nouvelle découverte.

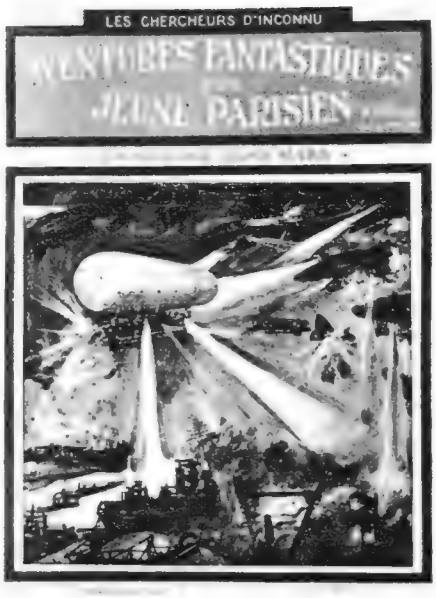
Bien avant Clément Ader et le premier vol des frères Wright, Jules Verne a découvert l'aéroplane. Il l'a évoqué notamment, dans « Robur le Conquérant » et dans « Le Maître du Monde ». Alors qu'aujourd'hui, les constructeurs d'avions envisagent des longs courriers aériens, comme le « Concorde » et des avions pouvant transporter 500 voyageurs, Jules Verne, à la fin du siècle dernier, les évoquait certes avec de la fantaisie, mais aussi avec d'étonnantes précisions, dans certains de ses livres.

L'aviation, naissante aux alentours de 1900, devait être, pour les romanciers d'aventures, un thème de choix.

Tandis que, sur les pelouses du Bois de Boulogne, les premières machines volantes tentaient de décoller et s'écrasaient après quelques bonds, que les premiers aéroplanes évoluaient sur les pistes d'Issy-les-Moulineaux, de Villacoublay, les hommes de lettres faisaient déjà parcourir à leurs « aéronefs » des milliers de kilomètres autour du monde.

Ainsi, dans les premières années de ce siècle, on vit éclore une nouvelle littérature qui, sans aucun doute, devait susciter plus d'une vocation. Oui, plus d'un jeune lecteur, en suivant les aventures de Fanfan et de Fifi, dans leurs randonnées aériennes, émaillées d'incidents de toutes sortes, rêva de devenir, un jour, lui aussi, un homme volant, un aviateur.

Tandis que dans des journaux illustrés, tels que « Le Jeudi de la Jeunesse » de chez Jules Tallandier, le désopilant dessinateur Nadal racon-



Trois romans en fascicules d'Arnould Galopin. Le premier (écrit en collaboration avec le Comte Henri de la Vaulx), « Le tour du monde de deux gosses », fut le premier roman aéronautique ; le second, « Les aventures fantastiques d'un jeune Parisien », fut la première tentative en France de roman de science-fiction populaire (ces deux récits furent édités par Jules Tallandier) ; le troisième, « Aventures d'un apprenti parisien », était d'un genre plus courant (Editions Albin Michel).

tait en d'amusants croquis les mésaventures d'aéronautes farfelus, tandis que ce même artiste devait continuer ses bandes cocasses dans « Le Bon-Point », de chez Albin Michel, tandis que des dessinateurs comme Falco, Valvérande, Ymer faisaient, pour « Les Belles Images » et « La Jeunesse Illustrée » de chez Arthème Fayard, des histoires d'aviation, des écrivains imaginaient les premiers romans d'aventures aériennes.

L'auteur qui indiscutablement a donné le départ à ce nouveau genre de littérature est le comte Henri de la Vaulx.

Explorateur et voyageur, il fit plusieurs fois le tour du monde et rapporta des régions visitées de très utiles informations. Epris d'aérostation, il fut le détenteur du record de distance en ballon libre et fut un pionnier du dirigeable, avec son « Méditerranéen ». Le comte Henri de la Vaulx, qui fut un des fondateurs de l'Aéro-Club et son premier Président, trouva la mort dans un accident d'avion, d'aéroplane plus exactement, comme l'on disait alors.

En tant que romancier populaire, Henri de la Vaulx collabora avec un des maîtres du genre, Arnould Galopin, lequel au cours de sa vie imagina un nombre impressionnant d'aventures en fascicules pour la jeunesse, telles que « Un Poilu de 12 ans », « Les Aventures d'un Petit Buffalo » ou « Le Tour du Monde d'un Boy-Scout ».

Henri de la Vaulx et Arnould Galopin publièrent, chez Jules Tallandier, en 1907, un roman, en 46 fascicules, aux couvertures bordées de rouge et dessinées par E. Bouard, « Le Tour du Monde de deux Gosses », qui fut maintes fois réédité par la suite, sous diverses présentations, y compris celle d'un livre de lectures, à l'école.

Le second numéro de cette série avait pour titre « Une chasse à l'homme en ballon dirigeable », lequel donne la note exacte du roman.

Le dernier fascicule du « Tour du Monde de deux Gosses » comprenait, encarté, le premier d'une nouvelle série écrite par Arnould Galopin seul : «Les Aventures fantastiques d'un jeune Parisien». Toujours illustrés par E. Bouard, mais avec un cadre jaune, cette aventure était du domaine de la science-fiction, avec visite d'une planète inconnue peuplée de monstres étranges et repoussants. Cette tentative hardie dut heurter les lecteurs d'alors, car la série fut interrompue brusquement à la douzième livraison.

Je m'en voudrais de ne pas citer dans cette brève étude un roman assez exceptionnel édité par Jules Tallandier, en 45 livraisons, du format d'un livre ordinaire. Illustré par H. Steiner, ce récit, sans contredit, est le record, comme l'annonce la publicité, en dernière page de couverture, du prodigieux, du mystérieux et du vertigineux.

La couverture, toujours la même pendant 22 semaines (il paraissait un fascicule chaque mercredi et chaque samedi) représentait un aéroplane biplan en plein vol avec, sur le dessus, debout sur le siège, un homme en redingote, jouant du cor de chasse, tandis qu'en-dessous, tenant la barre de traverse, entre les deux roues, gémissait un policeman britannique.

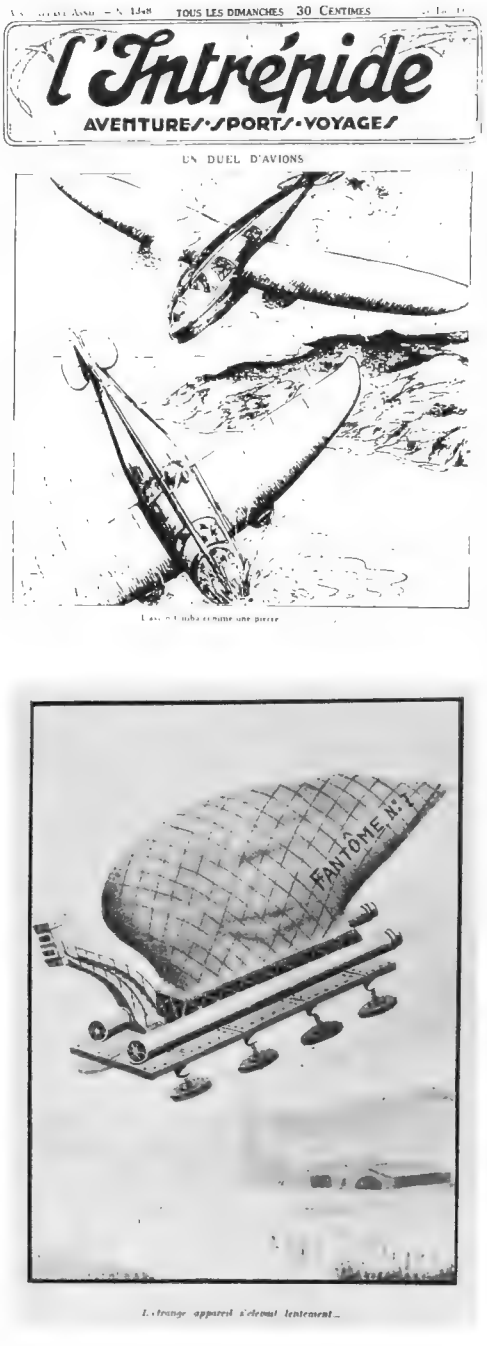
« Cent mille lieues en Aéroplane », paru en 1912, raconte un tour du monde fait en trois jours. Ce récit est publié sous la signature de Robert Francheville, présentée comme « ... le seul de nos romanciers possédant son brevet de pilote ». Assez cocasse ! J'ai connu Robert Francheville aux environs des années 1935-1936, c'était un homme simple, charmant, spécialiste du vaudeville. Il est vrai que son œuvre maîtresse était « Le Roi des Saucisses ».

Tandis qu'Arnould Galopin travaillait pour Jules Tallandier et Albin Michel, le comte Henri de la Vaulx, opérant seul cette fois-ci, donne à Arthème Fayard un roman d'aviation, « Cent mille lieues dans les Airs » ou « Les Aventures d'un Dirigeable autour du Monde ». L'action de ce récit, publié aux alentours de 1910, se situait

Trois romans en fascicules édités par Ferenczi avant 1914:
le premier, « Gil Dax, Empereur des Airs »,
n'eut que 20 livraisons ;
le second, « Un tour du monde en aéroplane »,
parut pendant 164 semaines ;
le troisième, « Les voyages aériens d'un petit Parisien »,
se déroule sur 111 fascicules.

en 1925 et, dans un avant-propos, l'auteur déclarait :
« Sous le couvert d'aventures extraordinaires destinées à rendre plus attrayante l'étude, parfois aride, de la locomotion aérienne, je veux intéresser mes lecteurs aux manœuvres des ballons, à leurs perfectionnements, aux sensations exquises et troublantes qu'éprouve l'aéronaute au milieu des nues. »
Henri de la Vaulx terminait sa préface en disant : « ... Peut-être qu'en 1925, époque à laquelle se déroule ce récit, la technique aérienne aura-t-elle dépassé mes suppositions ! »
Ce qui arriva, en effet !
« Le Journal des Voyages » se devait de ne pas demeurer indifférent à la locomotion aérienne. Un de ses plus marquants collaborateurs, Paul d'Ivoi, le célèbre auteur des « Cinq Sous de Lavarède », utilisa les ballons dirigeables, les aéronefs et les aéroplanes dans plusieurs de ses romans, notamment dans « Le Chevalier Illusion » qu parut en 1913. De son côté le capitaine Danrit — qui était le commandant Driant, qui trouva une mort glorieuse lors de la défense du fort de Vaux, pendant l'offensive allemande devant Verdun, en 1917 — aborda des problèmes aéronautiques dans plusieurs de ses romans publiés d'abord dans « Le Journal des Voyages » puis ensuite en librairie aux Editions Ernest Flammarion. Citons « Robinsons de l'Air » (début « Journal des Voyages » n° 620) ; « L'Aviateur du Pacifique » (début « Journal des Voyages » n° 672) ; « L'Alerte » — qui fut inspiré par un très grave incident de frontière entre la France et l'Allemagne — (début « Journal des Voyages » n° 727) et « Au-dessus du Continent Noir » (début « Journal des Voyages » n° 779).
La tentative des Editions Jules Tallandier, avec le premier roman d'aviation et d'aéronautique de Henri de la Vaulx et Arnould Galopin, incita d'autres éditeurs à faire de même.

J. Férenczy, éditeur populaire de la rue de Lancry, chargea plusieurs de ses auteurs attitrés de lui écrire des romans d'aéronautique. Un récit intitulé « Les Voyages aériens d'un Petit Parisien à travers le Monde » parut sans signature d'auteur. C'étaient de grandes livraisons d'un format assez inhabituel avec des couvertures de Gil Baer présentant une scène capitale en-dessous d'un titre encadré par les portraits de Blériot et de Wright. Cette série eut 111 fascicules.
Ce roman devait être réédité par la suite à diverses époques par le même éditeur, avec des présentations différentes. La plus récente, qui date de 1933, en 100 fascicules, sous couverture en une seule couleur — vert — de R. Houy, nous permit d'en connaître l'auteur. L'édition de 1933 porte, en effet, le nom de R.M. de Nizerolles. Or, celui-ci est un pseudonyme, celui d'un romancier populaire, auteur de nombreuses histoires sentimentales, telles que « Mère à 15 ans » : Marcel Priollet.
Marcel Priollet imagina un roman intitulé : « Les Aventuriers du Ciel » qui, à notre connaissance, fut édité trois fois. La première avant 1914 et le roman ne portait pas de signature, la seconde fois, le texte modifié et modernisé, entre les deux guerres, en 108 fascicules, sous la signature de R.M. Nizerolles et couvertures et illustrations de R. Houy. La dernière parution des « Aventuriers du Ciel » date de 1945 mais, devant son peu de succès — le public nouveau n'appréciait plus ce genre de roman — l'histoire fut écourtée et brusquement interrompue.
Entre les deux guerres, sous la signature de R.M. de Nizerolles, Marcel Priollet donna un autre roman d'anticipation : « Les Robinsons de l'Ile Volante », dont nous ne connaissons que l'édition de 1937, en 48 fascicules, avec couvertures de R. Houy. Mais tout porte à croire qu'il y en eut d'autres antérieurement.
J. Férenczy publia, avant la guerre de 1914, un



1 fr. 50 LE VOLUME ILLUSTRÉ

CENT MILLE LIEUES DANS LES AIRS

AVENTURES EXTRAORDINAIRES D'UN DIRIGEABLE AUTOUR DU MONDE

PAR

Le Comte HENRY DE LA VAULX

Lauréat de l'Académie française.

Une couverture de l' « Intrépide » (Editions Offenstadt) pour annoncer une nouvelle d'aviation aux péripéties particulièrement dramatiques.
Les illustrateurs de roman d'aviation donnaient souvent libre cours à une débordante fantaisie. Voici, à droite, la première couverture du récit de Henri de la Vaulx, « Cent mille lieues dans les airs », dessinateur inconnu (Editions Arthème Fayard). A gauche, une illustration de R. Houy pour le fascicule n° 10 des « Robinsons de l'Ile Volante » de R.-M. de Nizerolles (Editions G. Ferenczi, 1937).

autre roman d'aviation : « Gil Dax, Empereur des Airs », publié sans signature, mais qui, toujours présenté sous couverture de Gil Baer, était d'un autre auteur maison : Jules de Gastyne. « Gil Dax », Empereur des Airs », n'eut que 20 livraisons et ne fut jamais réédité.

Avant la guerre de 1914 existait, à Paris, un éditeur nommé Arthur Méricant, dont le fond fut englobé par les Editions Flammarion. Arthur Méricant eut l'immense mérite de publier plusieurs romans de Gustave le Rouge et une série de 32 fascicules, ayant pour titre « La Guerre Infernale », texte de Pierre Giffard et dessins de Robida. A vrai dire, cette histoire 100 % d'aviation (on s'y bat partout en Europe, en Asie, sur terre, sur mer et surtout dans les airs) n'a rien de bien palpitant. Pierre Giffard a imaginé une aventure aux multiples péripéties mais, à la dernière livraison, le héros tombe de son lit et se réveille. Tout ce qui s'est déroulé, pendant 31 semaines, n'était qu'un rêve. C'est là chose facile, permettant toutes les audaces. Mais « La Guerre Infernale » mérite toute l'attention des véritables chasseurs d'illusions, grâce aux dessins de Robida. Quel éblouissement ! Quelle débauche de fantaisie et d'imagination ! Il faut voir nos fantassins alpins quittant leurs garnisons de l'Est, sur leurs bicyclettes volantes, les aéronefs aux allures de chauves-souris, les immenses dreadnoughts de l'air tout carapaçonnés d'acier et armée de canons redoutables. Oui, la série des 32 fascicules de « La Guerre Infernale » sont extraordinaires. Ils doivent

Une des premières séries du multiple Jean de la Hire, « Le million des scouts », parue en 1938 (Editions J. Ferenczi et Fils). Les couvertures et les illustrations sont de M. Jacquot.

Le début du fantastique roman de José Moselli, « L'avion fantome » tel qu'il apparut dans le n° 1 325 de l'Intrépide à la date du 12 janvier 1936.

intéresser au plus haut point les amateurs de romans populaires et ceux de science-fiction. Recherchez de préférence l'édition d'Arthur Méricant, qui vaut, surtout, par ses étonnantes couvertures et non pas l'édition en livres (il y en a quatre) de chez Flammarion qui, bien qu'illustrée, ne comporte pas ces couvertures et qui, de ce fait, manque de pittoresque.

Des romans d'aviation, il y en eut aussi chez Albin Michel, qui chargea Arnould Galopin de lui en écrire plusieurs séries en fascicules.

Le premier, je crois, fut un roman d'Arnould Galopin écrit en collaboration, une fois encore, avec le comte Henri de la Vaulx : « Un Tour du Monde en Aéroplane », qui s'échelonna sur 164 livraisons et qui par la suite fut réédité et parut même en feuilleton dans « Le Bon Point ». Dans la première édition, au n° 9, commença en dernière page une chronique documentaire, signée Gallié et Etienne, «L'Aviation à la portée de tous», prouvant ainsi l'importance que l'éditeur voulait donner à l'intérêt scientifique et vulgarisateur du récit.

Dans ses autres romans, parus chez Albin Michel, Arnould Galopin eut maintes fois l'occasion d'aborder le thème de l'aéronautique, puis celui de l'aviation, en se documentant aux meilleures sources et en suivant de très près l'actualité.

Je possède les 100 fascicules d'une série d'Arnould Galopin, « Les Aventures d'un Apprenti Parisien », parue chez Albin Michel, en 1931. Ce récit, qui porte en sous-titre « Le Tour du Monde en Aéroplane », est certainement une réédition, si ce n'est pas la seconde et même la troisième d'une interminable aventure à travers l'Univers. Indiscutablement, Albin Michel tenta d'intéresser les jeunes à ce nouveau monde qu'était l'aviation.

Arthème Fayard, qui édita plutôt des livres populaires, notamment les Pierre Souvestre et Marcel Allain, publia peu de romans en fascicules. Toutefois, en 1914, il sortit « La Vie d'un Aviateur », par Jules Védrines, avec couverture de J. Starace, son illustrateur habituel, l'auteur des fameuses couvertures de « Fantômas ». « La Vie d'un Aviateur » eut environ une vingtaine de numéros et fut interrompue par la guerre.

La première guerre mondiale donna à l'aviation un nouvel essor. Des progrès incroyables furent entrepris dans le domaine technique. Les frêles engins du début furent remplacés par des avions de plus en plus meurtriers et d'un rayon d'action chaque jour plus grand.

Les hebdomadaires patriotiques, tels que « Les Trois Couleurs », célébrèrent les exploits de nos as et Jules Rouff, dans sa « Collection Patrie », évoqua les figures des héros de l'air, tels que Guynemer, Foncj et les champions de l'Escadrille des Cigognes.

Au cours de la période dite d'entre les deux guerres, le domaine aviation fut abondamment exploité.

Férenczi et Fils, qui avait succédé à Férenczy, sut rééditer avec habileté les romans de R.M. de Nizerolles, tandis qu'Albin Michel continuait la publication des Arnould Galopin, auxquels devaient succéder les livraisons de mon ami Roger Salardenne (qui fut, dit-on, le nègre d'Arnould Galopin) : « Les Aventures d'un petit Parachutiste ».

Trois excellentes couvertures de Pellos, pour les « Gangsters de l'Air » de José Moselli, dont la publication fut interrompue par la guerre (Editions Offenstadt).

Il serait injuste de ne pas mentionner ici Jean de la Hire, romancier fécond et imaginatif — en dépit de certaines et curieuses coïncidences — qui travailla pour Jules Tallandier, Arthème Fayard et surtout Férenczy. Il est difficile d'établir la liste complète de ses récits des « Trois Boy-Scouts ». Commencés avant 1914, ils continuèrent entre les deux guerres, allant de la rue Antoine-Chantin à la rue Dareau, pour finir rue du Saint-Gothard. Dans presque toutes les séries, il est question d'aviation. Mais c'est surtout dans « Les Grandes Aventures d'un Boy-Scout », paru en 1926, extraordinaire récit de science-fiction, qu'est très largement évoqué le monde aéronautique. Les couvertures, très soignées, sont de Georges Vallée.

Les frères Offenstadt, de la rue de Rocroy, puis de la rue de Dunkerque, ne négligèrent pas le domaine de l'aviation. En diverses circonstances, ils surent l'exploiter habilement. Il y eut de nombreux récits de « L'Intrépide » avec des situations aériennes et d'aviation.

Dans le n° 1325 de « L'Intrépide » commença, avec une couverture de l'excellent René Giffey, un roman fantastique de José Moselli, l'auteur-maison n° 1, dont nous vous avons parlé dans le précédent numéro. C'était « L'Avion fantôme », un récit absolument époustoufflant, qui s'acheva dans le n° 1384 de « L'Intrépide ».

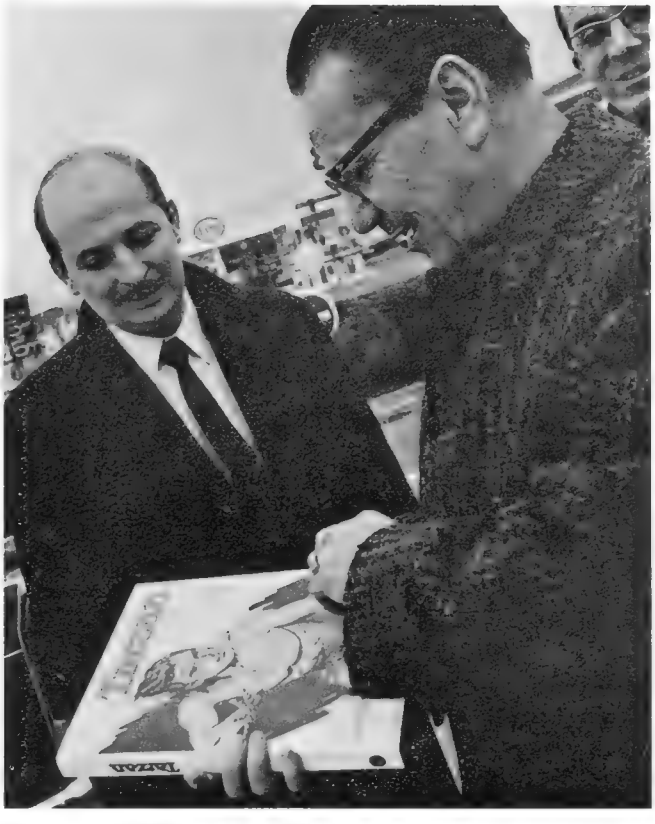
Toujours chez les Offenstadt, pour conclure cette étude, signalons en 1939 le début de la publication d'un roman en fascicules, de José Moselli, « Les Gangsters de l'Air », présenté comme « Le Roi des Boxeurs » mais, cette fois-ci, avec des couvertures en couleurs. Il n'y eut que 28 épisodes, la publication fut en effet brutalement interrompue par les événements de juin 1940. « Les Gangsters de l'Air » était magistralement illustré par Pellos, l'auteur de « Futuropolis », dans « Junior ».

Aujourd'hui, le domaine de l'aéronautique, de l'aviation est largement dépassé. Il est question, désormais, dans les bandes dessinées, de voyages intersidéraux, de randonnées en fusées et d'explorations de planètes lointaines et inconnues, peuplées de filles ravissantes.

Comme nous sommes loin des aventures des héros du comte Henri de la Vaulx et d'Arnould Galopin !

G. F.

burne hogarth à paris vu par édouard dejay



L'arrivée à Orly de Burne Hogarth
et la remise du livre de Tarzan par Claude Moliterni.
Les signatures au Palais de Chaillot et au Musée de la Bande Dessinée.
La visite au Musée des Arts Décoratifs à l'occasion de l'exposition Science-Fiction.
Burne Hogarth interviewé par José Arthur au Pop Club.

Au journal « Pilote », J.-M. Charlier présente à Burne Hogarth
les dernières productions en matière bande dessinée.
Chez Claude Moliterni, Burne Hogarth, en présence de Claude Le Gallo, Pierre Couperie,
Proto Destefanis, George Fronval et Edouard Dejay, parle d'anatomie dynamique.

LE RAYON U
LORD CALDER QUI VIENT SOR... LE CAMP, A ENTENDU UN BRUIT SUSPECT ET S'AVANCE EN RECONNAISSANCE DU CÔTÉ D'OÙ IL PARAÎT PROVENIR. IL EST BIENTÔT DANS UNE CLAIRIÈRE OÙ COULE UNE NAPPE D'EAU.
RETENANT SON SOUFFLE TOUT EN AVANÇANT IL DÉCOUVRE SOUDAIN, DE L'AUTRE CÔTÉ DE L'EAU, UNE ÉNORME MASSE QUI SAUTE PROCHE SILENCIEUSEMENT EN RAMPANT. DEUX GRANDS YEUX PHOSPHORESCENTS LUISENT DANS L'OMBRE. LE TIGRE À DENTS DE SABRE. MURMURE CALDER AVEC EFFROI...
CALDER RESTE UN MOMENT INTERDIT, SENTANT LE TERRIBLE ADVERSAIRE. MAIS LE TIGRE À DENTS DE SABRE L'APERÇOIT ET POUSSANT UN RUGISSEMENT FORMIDABLE...
D'UN SAUT PRODIGIEUX, L'ÉNORME FAUVE BONDIT PAR DES... S'ABAT VERS L'AUTRE RIVE OÙ CALDER ISOLÉ...
...ENTE À PRENDRE SON ÉLAN MAIS SOUDAIN LE SOL SEMBLE SE DÉROBER SOUS SON POIDS ET L'INFORTUNÉ SE SENT PRÉCIPITÉ DANS UNE ÉNORME FOSSE AU MILIEU D'UN AMAS DE FEUILLES ET DE BRANCHES!... LA SEMAINE PROCHAINE...
DANS LE PIÈGE.
Edgar Jacobs

LE RAYON "U" RECIT DE SCIENCE-FICTION D'EDGAR P. JACOBS / 2e EPISODE

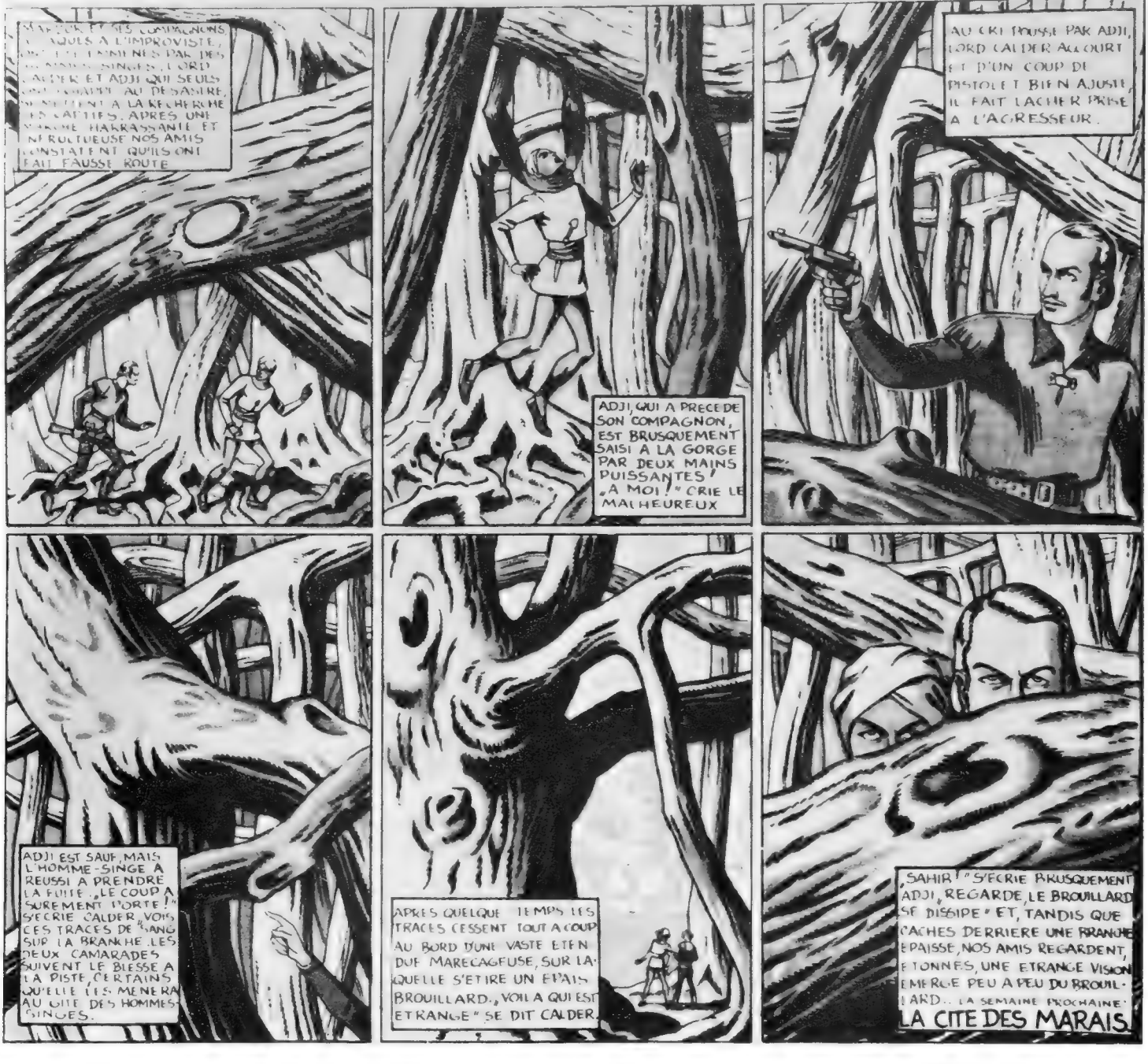
LE RAYON U

AU MOMENT OU LE TIGRE A DENTS DE SABRE BONDIT SUR LORD CALDER, CELUI-CI ESSAYANT D'EVITER LE FAUVE SE JETTE DE COTE MAIS LE SOL SE DEROBE SOUS LUI ET LE VOILA PRECIPITE DANS UNE ENORME FOSSE LA TERRE MOLLE AMORTIT SA CHUTE CEPENDANT SOUS LA VIOLENCE DU CHOC CALDER PERD CONNAISSANCE QUAND IL REVIENT A LUI LE JOUR QUI SE LEVE LUI MONTRE SON TERRIBLE ENNEMI EMPALE SUR UN ENORME PIEU PLANTE EN TERRE CALDER EST TOMBE DANS UN PIEGE A FAUVES
HEUREUX DE S'EN ETRE TIRE A SI BON COMPTE, LORD CALDER SE HISSE HORS DE LA FOSSE ET CHERCHE AUSSITOT A S'ORIENTER AFIN DE RETROUVER L'EMPLACEMENT DU CAMP.
TOUT A COUP DES COUPS DE FEU CLAQUENT DANS LE SILENCE DE LA FORET. L'EXPLORATEUR PREND AUSSITOT SA COURSE DE CE COTE
MAIS LORSQU'APRES MAINTS DETOURS IL ATTEINT ENFIN LE CAMP, IL TROUVE CELUI-CI VIDE ET DEVASTE LE SOL PORTE DES TRACES DE LUTTE...
A CE MOMENT UN LEGER BRUIT FAIT TRESSAILLIR LORD CALDER QUI SE RETOURNE PROMPTEMENT LA CARABINE PRETE. QUI VA LA? - CRIE-T-IL.
Edg. Jacobs.

LE RAYON U

LORD CALDER VIENT DE TROUVER LE CAMP VIDE ET DEVASTE LORSQU'UN BRUIT INSOLITE LE MET SUR LA DEFENSIVE. UN HOMME SE PROFILE PRUDEMMENT DERRIERE UN TRONC D'ARBRE. - C'EST ADJI ! S'ECRIE CALDER. - QUE SE PASSE-T-IL ? OU SONT NOS AMIS ?.
ALORS ADJI RACONTE QUE S'ETANT APERÇU DE LA DISPARITION DE SON MAITRE IL S'ETAIT GLISSE HORS DU CAMP AFIN DE LE RECHERCHER OR IL S'ETAIT A PEINE ELOIGNE QUE TOMBANT DES ARBRES ENVIRONNANTS AVEC DES CRIS FURIEUX, UNE HORDE D'HOMMES-SINGES SE PRECIPITE SUR SES MALHEUREUX COMPAGNONS REVEILLES EN SURSAUT. WATSON TIRE AU JUGE ! MAIS LES HOMMES-SINGES SONT SUR EUX... TOUTE RESISTANCE EST VAINE !
ADJI ASSISTE ALORS IMPUISSANT A LA CAPTURE DES EXPLORATEURS ET AU PILLAGE DU CAMP PAR LES HOMMES SINGES DECHAINES...
ENFIN SUR UN SIGNAL DE CELUI QUI SEMBLE ETRE LE CHEF, TOUTE LA BANDE REGAGNE LE HAUT DES ARBRES EMPORTANT LEURS CAPTIFS...
APRES CE RECIT LES DEUX HOMMES TIENNENT UN RAPIDE CONSEIL. - NOUS SOMMES DEUX PRESQUE SANS ARMES -, DIT CALDER, - CONTRE CES BRUTES LA LUTTE EST INEGALE, MAIS QU'IMPORTE, EN AVANT ! .... ET LES DEUX COMPAGNONS SE METTENT EN ROUTE DANS LA DIRECTION PRISE PAR LES RAVISSEURS !..

LE RAYON U

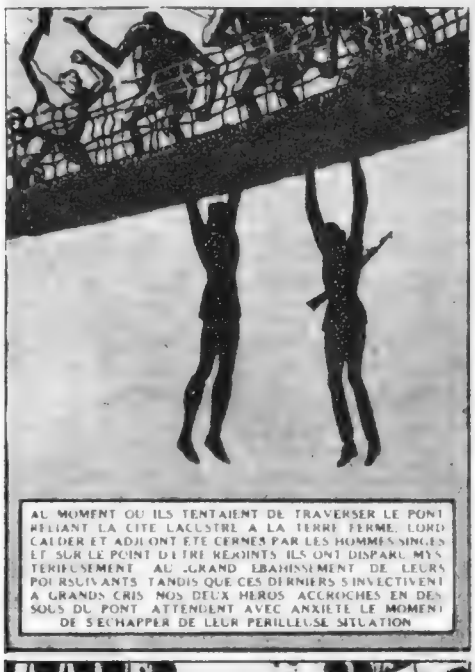

SAHIR ET SES COMPAGNONS ... AQUELS A L'IMPROVISTE, ... ENTOURÉS PAR DES ... SINGES, LORD CALDER ET ADJI QUI SEULS ... COMBATTU AU DÉSASTRE, ... SE METTENT À LA RECHERCHE ... CAPTIFS. APRÈS UNE ... MARCHE HARRASSANTE ET ... FRUCTUEUSE NOS AMIS ... CONSTATENT QU'ILS ONT ... FAUSSE ROUTE
ADJI, QUI A PRÉCÉDÉ SON COMPAGNON, EST BRUSQUEMENT SAISI À LA GORGE PAR DEUX MAINS PUISSANTES! „À MOI!" CRIE LE MALHEUREUX
AU CRI POUSSÉ PAR ADJI, LORD CALDER ACCOURT ET D'UN COUP DE PISTOLET BIEN AJUSTÉ, IL FAIT LÂCHER PRISE À L'AGRESSEUR.
ADJI EST SAUF, MAIS L'HOMME-SINGE A RÉUSSI À PRENDRE LA FUITE. „LE COUP A SÛREMENT PORTÉ!" S'ÉCRIE CALDER „VOIS CES TRACES DE SANG SUR LA BRANCHE. LES DEUX CAMARADES SUIVENT LE BLESSÉ À LA PISTE, CERTAINS QU'ELLE LES MÈNERA AU CŒUR DES HOMMES-SINGES.
APRÈS QUELQUE TEMPS LES TRACES CESSENT TOUT À COUP AU BORD D'UNE VASTE ET ENDUE MARÉCAGEUSE, SUR LAQUELLE S'ÉTIRE UN ÉPAIS BROUILLARD. „VOILÀ QUI EST ÉTRANGE" SE DIT CALDER.
„SAHIR!" S'ÉCRIE BRUSQUEMENT ADJI, „REGARDE, LE BROUILLARD SE DISSIPE" ET, TANDIS QUE CACHÉS DERRIÈRE UNE BRANCHE ÉPAISSE, NOS AMIS REGARDENT, ÉTONNÉS, UNE ÉTRANGE VISION ÉMERGE PEU À PEU DU BROUILLARD... LA SEMAINE PROCHAINE: LA CITÉ DES MARAIS

LE RAYON U
UNE SITUATION SANS ISSUE

LE RAYON U

APRES S'ETRE DEBARRASSES DU VEILLEUR QUI GARDAIT LE PONT, LORD CALDER ET ADJI SE SONT ENGAGES SUR LA PASSERELLE. LORSQU'ILS ARRIVENT EN VUE DE LA GRANDE PORTE DONNANT ACCES A LA CITE...,
... TOUT A COUP, DECHIRANT LE SILENCE, UN FURIEUX APPEL DE TROMPE RETENTIT DERRIERE EUX. C'EST LE VEILLEUR QUI, N'ETANT QU'ETOURDI, VIENT DE DONNER L'ALARME !
AUSSITOT SURGISSENT DE LA GRANDE PORTE UN GROUPE DE GUERRIERS ARMES JUSQU'AUX DENTS, QUI S'AVANCENT, MENAÇANTS, SUR LA PASSERELLE
... TANDIS QUE DE L'AUTRE COTE, UN GROUPE DE CHASSEURS, RENTRANT D'UNE EXPEDITION, SE JOIGNENT AU VEILLEUR ET ENVAHISSENT A LEUR TOUR LE PONT.
BLOQUES ENTRE LE CIEL ET L'EAU, NOS HEROS VOIENT AVEC EFFROI APPROCHER LES DEUX GROUPES D'HOMMES-SINGES. LEUR SITUATION EST DESESPEREE. UNE DECISION URGENTE S'IMPOSE !...
Edg. Jacobs.
CEPENDANT, LES DEUX GROUPES SE TROUVENT BIENTOT FACE A FACE... A LEUR GRANDE STUPEFACTION, ILS CONSTATENT QUE LEURS ADVERSAIRES ONT DISPARU !

LE RAYON U

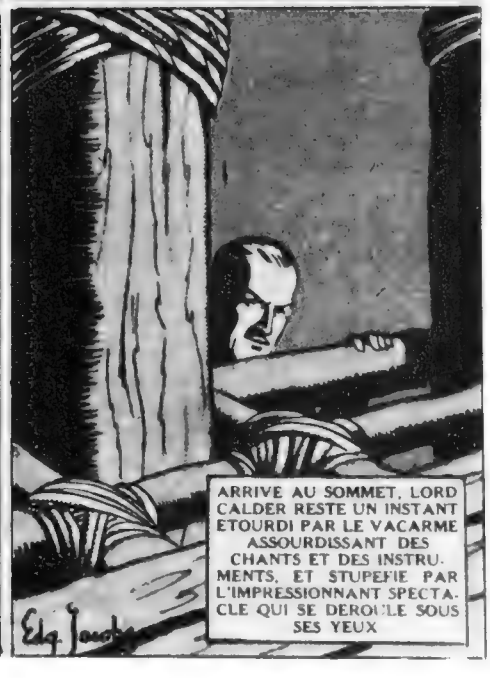

AU MOMENT OU ILS TENTAIENT DE TRAVERSER LE PONT REUANT LA CITE LACUSTRE A LA TERRE FERME, LORD CALDER ET ADJI ONT ETE CERNES PAR LES HOMMES-SINGES ET SUR LE POINT D'ETRE REJOINTS ILS ONT DISPARU MYSTERIEUSEMENT AU GRAND EBAHISSEMENT DE LEURS POURSUIVANTS TANDIS QUE CES DERNIERS S'INVECTIVENT A GRANDS CRIS NOS DEUX HEROS ACCROCHES EN DES SOUS DU PONT ATTENDENT AVEC ANXIETE LE MOMENT DE S'ECHAPPER DE LEUR PERILLEUSE SITUATION

PROFITANT DE L'EMOI QUI REGNE PARMI LES HOMMES-SINGES, CALDER ET SON SERVITEUR REGAGNENT LE RIVAGE ET SE REFUGIENT DANS LES PROFONDEURS DE LA FORET

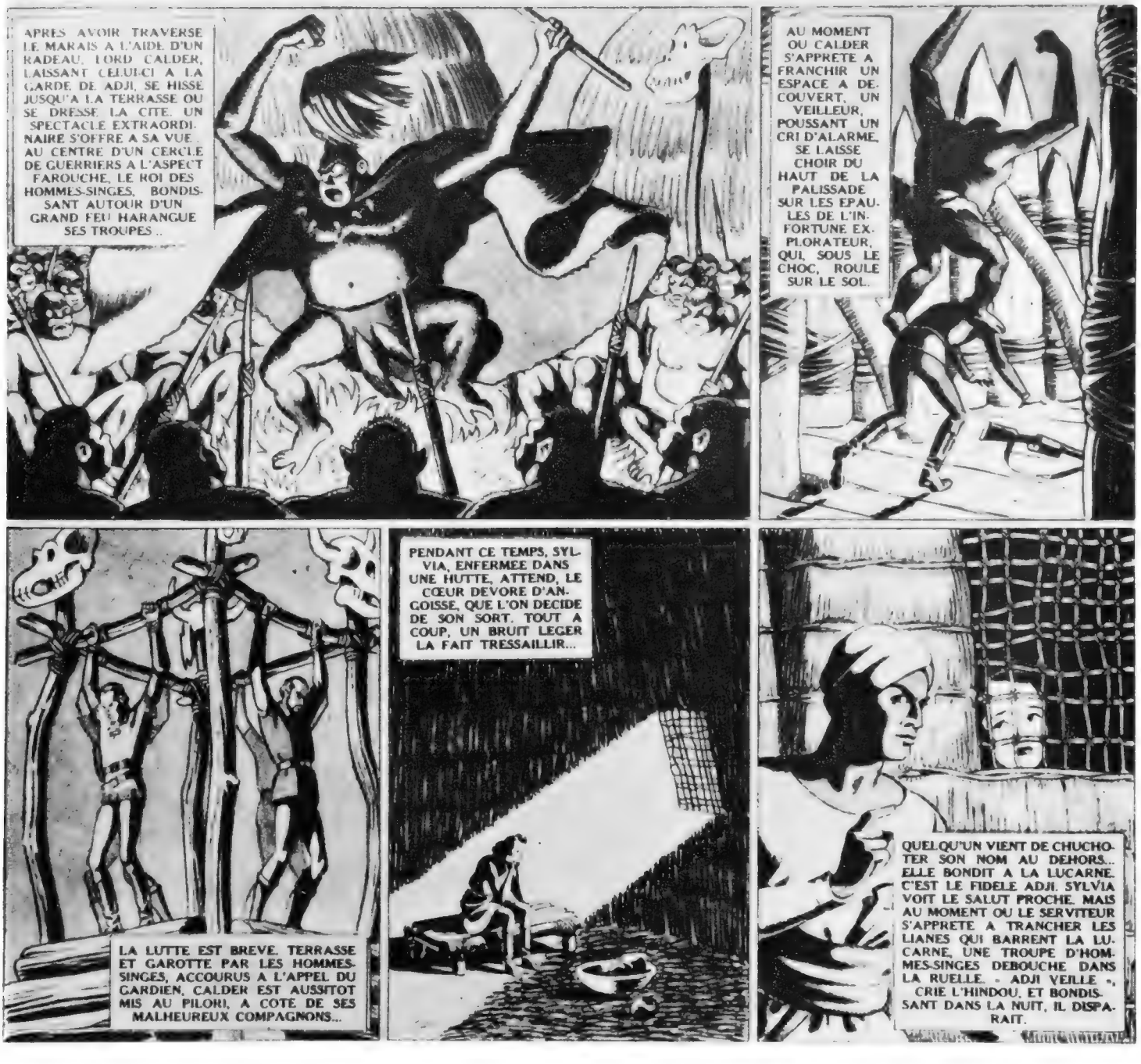
DEVANT L'IMPOSSIBILITE D'ATTEINDRE LA CITE PAR LE PONT, LES DEUX HOMMES DECIDENT DE FORCER LE PASSAGE PAR LES MARAIS. CACHES DANS UNE CLAIRIERE, ILS ENTAMENT AUSSITOT LA CONSTRUCTION D'UN RADEAU

A LA TOMBEE DE LA NUIT, TANDIS QUE DANS LA CITE RESONNENT DES CHANTS RYTHMES PAR LE BRUIT DES TAM-TAMS, CALDER ET ADJI APPROCHENT LENTEMENT DE L'AGGLOMERATION

ILS ARRIVENT AU BUT! APRES AVOIR DONNE LES DERNIERES INSTRUCTIONS A SON FIDELE SERVITEUR, CALDER ESCALADE LES PILOTIS SOUTENANT LA CITE.


ARRIVE AU SOMMET, LORD CALDER RESTE UN INSTANT ETOURDI PAR LE VACARME ASSOURDISSANT DES CHANTS ET DES INSTRUMENTS, ET STUPEFIE PAR L'IMPRESSIONNANT SPECTACLE QUI SE DEROULE SOUS SES YEUX

LE RAYON U


APRES AVOIR TRAVERSE LE MARAIS A L'AIDE D'UN RADEAU, LORD CALDER, LAISSANT CELUI-CI A LA GARDE DE ADJI, SE HISSE JUSQU'A LA TERRASSE OU SE DRESSE LA CITE. UN SPECTACLE EXTRAORDINAIRE S'OFFRE A SA VUE. AU CENTRE D'UN CERCLE DE GUERRIERS A L'ASPECT FAROUCHE, LE ROI DES HOMMES-SINGES, BONDISSANT AUTOUR D'UN GRAND FEU HARANGUE SES TROUPES..
AU MOMENT OU CALDER S'APPRETE A FRANCHIR UN ESPACE A DECOUVERT, UN VEILLEUR, POUSSANT UN CRI D'ALARME, SE LAISSE CHOIR DU HAUT DE LA PALISSADE SUR LES EPAULES DE L'INFORTUNE EXPLORATEUR, QUI, SOUS LE CHOC, ROULE SUR LE SOL.
LA LUTTE EST BREVE. TERRASSE ET GAROTTE PAR LES HOMMES-SINGES, ACCOURUS A L'APPEL DU GARDIEN, CALDER EST AUSSITOT MIS AU PILORI, A COTE DE SES MALHEUREUX COMPAGNONS...
PENDANT CE TEMPS, SYLVIA, ENFERMEE DANS UNE HUTTE, ATTEND, LE CŒUR DEVORE D'ANGOISSE, QUE L'ON DECIDE DE SON SORT. TOUT A COUP, UN BRUIT LEGER LA FAIT TRESSAILLIR...
QUELQU'UN VIENT DE CHUCHOTER SON NOM AU DEHORS... ELLE BONDIT A LA LUCARNE. C'EST LE FIDELE ADJI. SYLVIA VOIT LE SALUT PROCHE. MAIS AU MOMENT OU LE SERVITEUR S'APPRETE A TRANCHER LES LIANES QUI BARRENT LA LUCARNE, UNE TROUPE D'HOMMES-SINGES DEBOUCHE DANS LA RUELLE. « ADJI VEILLE », CRIE L'HINDOU, ET BONDISSANT DANS LA NUIT, IL DISPARAIT.

LE RAYON U

AU MOMENT OU ADJI S'APPRETAIT A DELIVRER SYLVIA, LES HOMMES-SINGES, ALERTES PAR LA CAPTURE DE LORD CALDER, SE SONT MIS A FOUILLER LE VILLAGE A LA RECHERCHE DU FIDELE SERVITEUR. CE DERNIER LEUR BRULE LA POLITESSE.
AFIN DE DEPISTER SES POURSUIVANTS, IL FAIT BASCULER DANS LE MARAIS UN GROS MADRIER LES HOMMES-SINGES, TROMPES PAR CETTE RUSE, SUPPOSENT QUE LE FUYARD VIENT DE TOMBER DANS LES EAUX STAGNANTES DU MARAIS ILS POUSSENT DES CRIS DE TRIOMPHE
SYLVIA, ENTENDANT CES CLAMEURS, SUPPOSE QU'ADJI EST TOMBE AUX MAINS DES HOMMES-SINGES. UN PROFOND DESESPOIR L'ENVAHIT - MA DERNIERE CHANCE DE SALUT VIENT DE S'EVANOUIR -, PENSE-T-ELLE. A CE MOMENT, LA PORTE DE SA PRISON S'OUVRE DOUCEMENT..
DES SILHOUETTES GROTESQUES D'HOMMES-SINGES APPARAISSENT DEVANT LA PORTE DE LA HUTTE ET REGARDENT LA CAPTIVE AVEC CURIOSITE
PUIS, DANS LE JOUR QUI SE LEVE, ENTRAINANT LEUR PRISONNIERE, PLUS MORTE QUE VIVE, LES HOMMES-SINGES SE DIRIGENT A TRAVERS LES ALLEES TORTUEUSES DE LA CITE, VERS L'ENDROIT OU SE DRESSE LE PILORI.
PENDANT CE TEMPS, ADJI QUI A REUSSI A QUITTER LA CITE LACUSTRE, CHERCHE UN ENDROIT FAVORABLE OU DISSIMULER SON PRECIEUX RADEAU

LE RAYON U

TIREE DE SA PRISON, SYLVIA EST CONDUITE AU CENTRE DU VILLAGE OU SES GARDIENS HISSENT LA JEUNE FILLE SUR UN PALANQUIN GROSSIER. PUIS, SOUS BONNE ESCORTE DE GARDES ARMES, LE CORTEGE SE DIRIGE SOLENNELLEMENT VERS LE PALAIS DU CHEF. TOUT LE LONG DU PARCOURS ILS PASSENT ENTRE UNE DOUBLE HAIE D'HOMMES-SINGES.
ASSIS DEVANT SON PALAIS AU MILIEU DE SES GARDES, UN HOMME-SINGE, PLUS ENORME ET PLUS EFFRAYANT ENCORE QUE SES COMPAGNONS, VOIT APPROCHER LA CAPTIVE. C'EST LE ROI!..
IL SE DRESSE SOUDAIN, ET, S'APPROCHANT DE SYLVIA, PLUS MORTE QUE VIVE, LA CONTEMPLE LONGUEMENT AVEC ADMIRATION...
... ENTRAINANT LA JEUNE FILLE SUR LE PERRON PRECEDANT LA HUTTE ROYALE, LE CHEF ADRESSE A LA MULTITUDE ASSEMBLEE UNE VIOLENTE HARANGUE. PUIS...
... SOULEVANT TOUT A COUP SYLVIA DANS SES BRAS PUISSANTS, LE ROI LA PRESENTE AUX CLAMEURS FRENETIQUES DE LA FOULE... SYLVIA EST PROCLAMEE REINE!..

LE RAYON U

PROCLAMEE REINE DES HOMMES-SINGES, SYLVIA, ENCORE TOUTE ETOURDIE, ASSISTE EN COMPAGNIE DU ROI A UN GRAND FESTIN AUQUEL SONT CONVIES TOUS LES HOMMES DE LA TRIBU. CEUX-CI BOIVENT, MANGENT, CRIENT ET S'AGITENT DANS UN TUMULTE INDESCRIPTIBLE...
PLEINE D'APPREHENSION, SYLVIA REMARQUE QU'A MESURE QUE LA FETE SE PROLONGE, AUGMENTE, SOUS L'EFFET DES TROP NOMBBREUSES LIBATIONS, L'AGITATION DES HOMMES-SINGES. CEUX-CI SE METTENT A POUSSER D'HORRIBLES CLAMEURS, ENTAMENT UNE DANSE GUERRIERE AUTOUR DU PILORI OU SONT ATTACHES LES INFORTUNES EXPLORATEURS...
ARRIVES AU PAROXYSME DE LA FRENESIE, LES GUERRIERS SE RUENT SOUDAIN VERS LEURS MALHEUREUSES VICTIMES. MAIS SYLVIA, QUI GUETTAIT CE MOMENT, SE JETANT DEVANT SES COMPAGNONS, LEUR FAIT UN REMPART DE SON CORPS. FRAPPES DE STUPEUR DEVANT CE GESTE INATTENDU, LES ASSAILLANTS S'ARRETENT, INTERDITS...
UNE VIOLENTE DISCUSSION S'ENGAGE A LA SUITE DE LAQUELLE, SUR UN ORDRE DU CHEF, LES PRISONNIERS SONT DETACHES DU PILORI ET TRAINES VERS LA HUTTE-PRISON, SOUS LES SARCASMES ET LES CRIS HOSTILES DE LA FOULE...
... TANDIS QUE LE ROI DES HOMMES-SINGES ENTRAINE L'INFORTUNEE SYLVIA A L'INTERIEUR DE SON PALAIS...
Edg Jacobs.

LE RAYON U

SYLVIA, PROCLAMEE REINE DES HOMMES-SINGES, EST PARVENUE GRACE A SON POUVOIR ET A SON SANG-FROID A SAUVER SES COMPAGNONS DU MASSACRE AUQUEL ILS VENAIENT ETRE CONDAMNES. CEPENDANT LES JOURS PASSENT ET LA JEUNE FILLE, COMBLEE D'HONNEURS ET DE PRESENTS, N'EN EST PAS MOINS PRISONNIERE DANS LA FORTERESSE ROYALE.
... TANDIS QUE DANS LA CASE QUI LES ABRITE, CALDER, WALTON, MARDUK ET MAC RUMINANT DES PROJETS D'EVASION, LANGUISSENT SOUS LA GARDE VIGILANTE DE LEURS TERRIBLES GEOLIERS.
UN JOUR UNE GRANDE RUMEUR EMPLIT LA CITE ET UNE FOULE ANIMEE D'HOMMES-SINGES ENVAHIT LES RUELLES ETROITES QUI MENENT AUX PORTES DE L'ENCEINTE.
ET VOILA QU'APPARAIT, DEBOUCHANT DU PONT SUSPENDU, UNE TROUPE DE GUERRIERS RENTRANT D'UNE EXPEDITION ET TRAINANT, ENCHAINE, UN BEAU JEUNE HOMME A L'ALLURE NOBLE ET FIERE..
D'UNE FENETRE DU PALAIS, SYLVIA, ATTIREE PAR LE BRUIT, SUIT LA SCENE, PROFONDEMENT ETONNEE.
Jacobs
ARRIVE SUR LA PLACE, LE JEUNE CAPTIF, QUE SES GARDIENS DEFENDENT A GRAND'PEINE CONTRE LA FUREUR DES HOMMES-SINGES, EST AUSSITOT ATTACHE AU PILORI, SOUS LES HUEES MENAÇANTES DE LA FOULE.

LE RAYON U

UN GROUPE DE GUERRIERS REVENANT D'UNE EXPEDITION, A RAMENE UN JEUNE PRISONNIER DONT LA CAPTURE SEMBLE PROVOQUER UNE GROSSE EMOTION PARMI LES HOMMES-SINGES QUI SE PRESSENT EN MASSE AUTOUR DU PILORI OU SE TROUVE ENCHAINE LE CAPTIF. LES PORTES DU PALAIS S'OUVRENT ENFIN, LIVRANT PASSAGE A UN IMPOSANT CORTEGE.
C'EST LE ROI, ACCOMPAGNE DE SYLVIA, QUI S'EN VA CONTEMPLER L'ENNEMI TOMBE EN SON POUVOIR.
APRES AVOIR EXAMINE LE PRISONNIER AVEC INSOLENCE, LE ROI SE MET A L'ABREUVER D'INJURES ET DE SARCASMES. MAIS LE JEUNE HOMME GARDE UNE ATTITUDE FIERE ET INDIFFERENTE.
CEPENDANT LES HONNEURS ET LES FAVEURS DONT LE ROI COMBLE LA JEUNE REINE ONT FINI PAR EXCITER LA JALOUSIE D'UNE PARTIE DES OFFICIERS DE LA GARDE. ILS DECIDENT DE SE DEBARRASSER A TOUT PRIX DE L'INTRUSE.
RASSEMBLANT SES PARTISANS LE CHEF DES REBELLES PARVIENT A DRESSER UNE LARGE COUCHE DE LA POPULATION CONTRE LA REINE ET APRES AVOIR ADRESSE A SES HOMMES UNE HARANGUE VIOLENTE, IL DONNE LE SIGNAL DE L'ATTAQUE...
LA NUIT VENUE, DES OMBRES INQUIETANTES SE GLISSENT SILENCIEUSEMENT PARMI LES CASES VERS LE PALAIS ENDORMI.

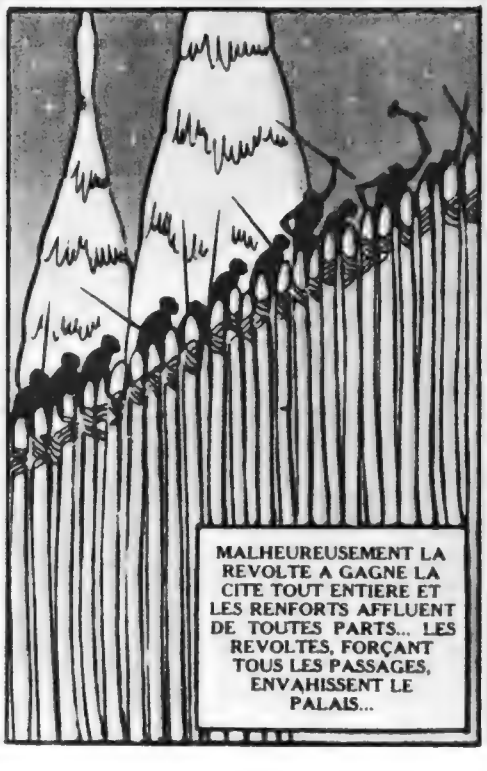
LE RAYON U

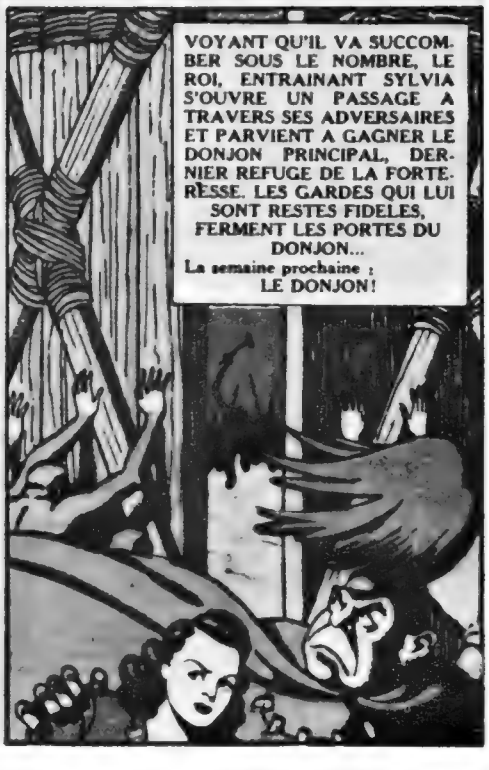
QUELQUES OFFICIERS DE LA GARDE, JALOUX DU POUVOIR QUE SYLVIA SEMBLE EXERCER SUR LE ROI, ONT POUSSE A LA REVOLTE UNE PARTIE DES HOMMES-SINGES. CEUX-CI ONT FOMENTE LE PROJET D'ENLEVER LA JEUNE FILLE. A LA FAVEUR DE LA NUIT ILS PENETRENT DANS L'ENCEINTE DU PALAIS.

REVEILLEE EN SURSAUT, SYLVIA APERCEVANT UNE OMBRE MENAÇANTE SE PROFILER SUR LE MUR, POUSSE UN CRI D'EFFROI!...

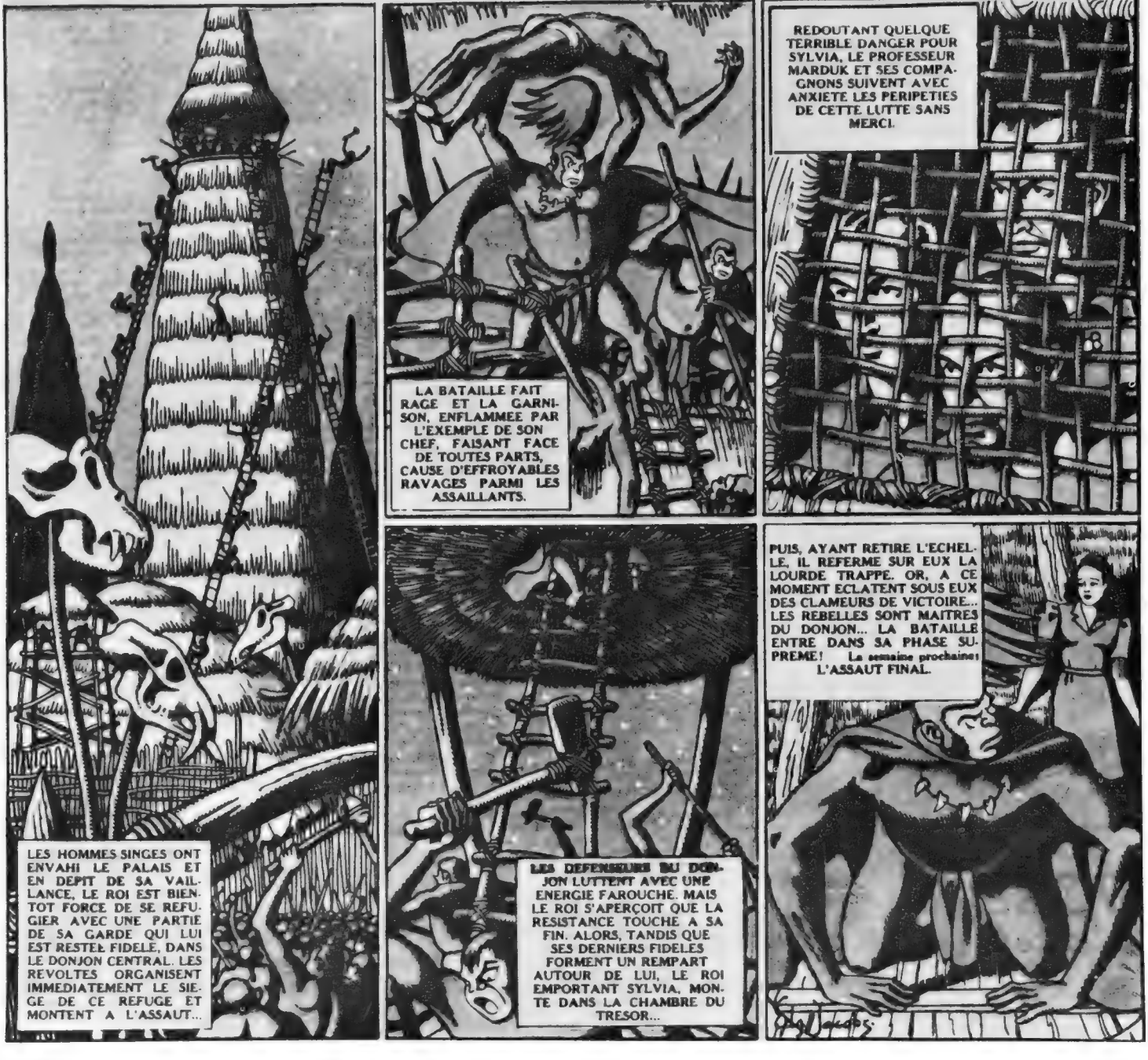
ENTENDANT L'APPEL DE DETRESSE DE SYLVIA, LE ROI SAISIT AUSSITOT UNE FORMIDABLE MASSUE ET SE RUE EN VOCIFERANT DES MENACES, VERS LES APPARTEMENTS DE LA REINE...

BONDISSANT AU MILIEU DE LA CHAMBRE DE SYLVIA, ENVAHIE PAR LES MUTINS, LE ROI ENGAGE AVEC CEUX-CI UN COMBAT OU SA REDOUTABLE MASSE FAIT PARMI SES ADVERSAIRES DE TERRIBLES RAVAGES...


MALHEUREUSEMENT LA REVOLTE A GAGNE LA CITE TOUT ENTIERE ET LES RENFORTS AFFLUENT DE TOUTES PARTS... LES REVOLTES, FORÇANT TOUS LES PASSAGES, ENVAHISSENT LE PALAIS...


VOYANT QU'IL VA SUCCOMBER SOUS LE NOMBRE, LE ROI, ENTRAINANT SYLVIA S'OUVRE UN PASSAGE A TRAVERS SES ADVERSAIRES ET PARVIENT A GAGNER LE DONJON PRINCIPAL, DERNIER REFUGE DE LA FORTERESSE. LES GARDES QUI LUI SONT RESTES FIDELES, FERMENT LES PORTES DU DONJON...
La semaine prochaine :
LE DONJON!

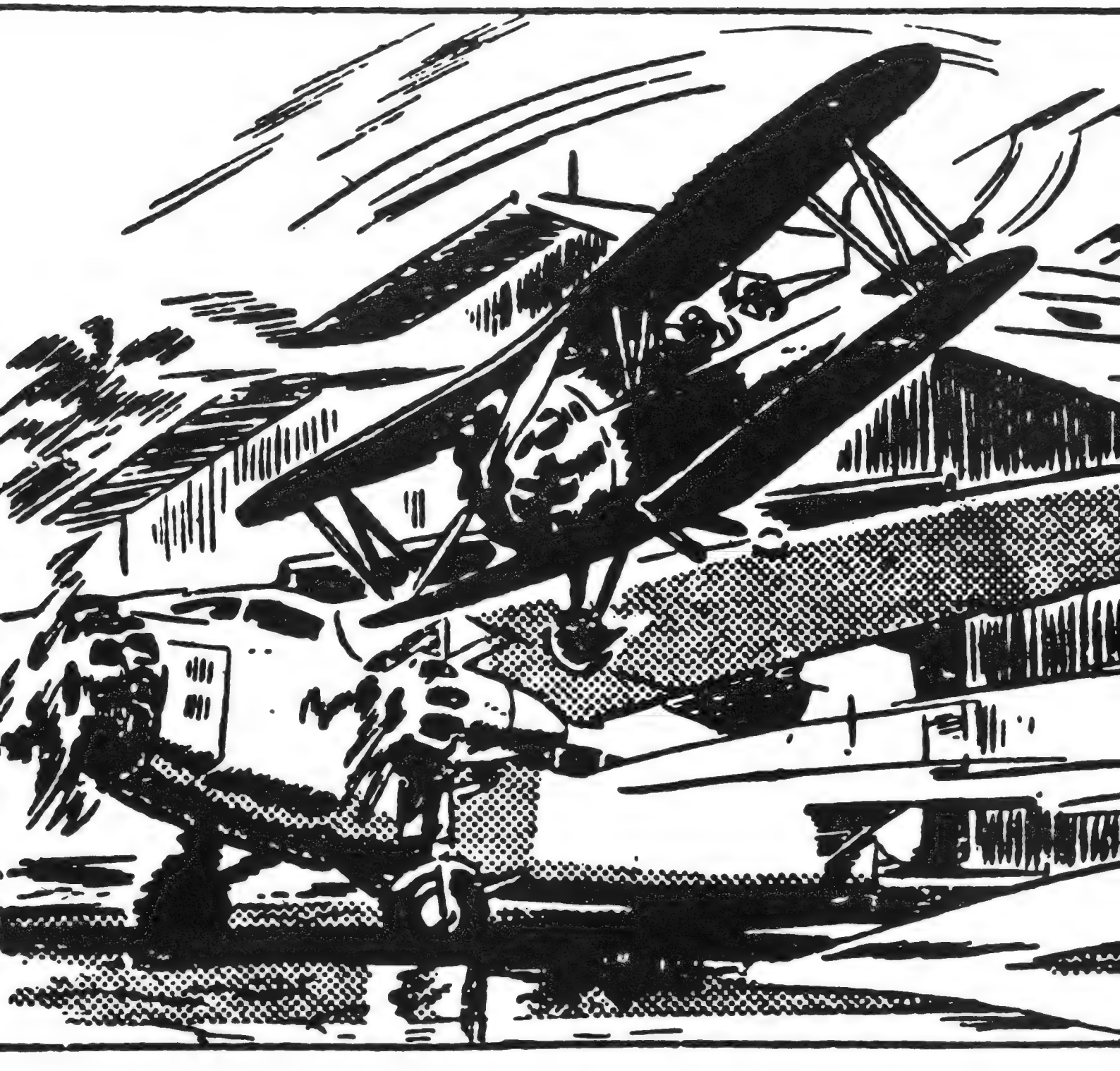
LE RAYON U


LES HOMMES SINGES ONT ENVAHI LE PALAIS ET EN DEPIT DE SA VAILLANCE, LE ROI EST BIENTOT FORCE DE SE REFUGIER AVEC UNE PARTIE DE SA GARDE QUI LUI EST RESTEE FIDELE, DANS LE DONJON CENTRAL. LES REVOLTES ORGANISENT IMMEDIATEMENT LE SIEGE DE CE REFUGE ET MONTENT A L'ASSAUT...
LA BATAILLE FAIT RAGE ET LA GARNISON, ENFLAMMEE PAR L'EXEMPLE DE SON CHEF, FAISANT FACE DE TOUTES PARTS, CAUSE D'EFFROYABLES RAVAGES PARMI LES ASSAILLANTS.
REDOUTANT QUELQUE TERRIBLE DANGER POUR SYLVIA, LE PROFESSEUR MARDUK ET SES COMPAGNONS SUIVENT AVEC ANXIETE LES PERIPETIES DE CETTE LUTTE SANS MERCI.
LES DEFENSEURS DU DONJON LUTTENT AVEC UNE ENERGIE FAROUCHE. MAIS LE ROI S'APERÇOIT QUE LA RESISTANCE TOUCHE A SA FIN. ALORS, TANDIS QUE SES DERNIERS FIDELES FORMENT UN REMPART AUTOUR DE LUI, LE ROI EMPORTANT SYLVIA, MONTE DANS LA CHAMBRE DU TRESOR...
PUIS, AYANT RETIRE L'ECHELLE, IL REFERME SUR EUX LA LOURDE TRAPPE. OR, A CE MOMENT ECLATENT SOUS EUX DES CLAMEURS DE VICTOIRE... LES REBELLES SONT MAITRES DU DONJON... LA BATAILLE ENTRE DANS SA PHASE SUPREME! La semaine prochaine: L'ASSAUT FINAL.

LE RAYON U

APRES UN FURIEUX COMBAT, LES REBELLES, QUI SONT PARVENUS A S'EMPARER DE LA PLATE-FORME SUPERIEURE DU DONJON, S'EFFORCENT DE SOULEVER A L'AIDE D'UN ENORME BELIER, LA TRAPPE QUI DEFEND LA CHAMBRE DU TRESOR, OU LE ROI ET SYLV'A SE SONT REFUGIES
LEURS EFFORTS SONT BIENTOT COURONNES DE SUCCES ET LA TRAPPE, CEDANT SOUS LEURS COUPS, VOLE EN ECLATS.
DANS LA CHAMBRE DU TRESOR OU S'ENTASSE LE BUTIN PRIS A L'ENNEMI, AU COURS D'EXPEDITIONS GUERRIERES, LE ROI S'APPRETE A VENDRE CHEREMENT SA VIE...
...ET SE SERVANT DE TOUT CE QUI LUI TOMBE SOUS LA MAIN, COMME PROJECTILES, IL FAIT AUSSITOT PLEUVOIR UNE GRELE DE PROJECTILES SUR LES ASSAILLANTS.
MALHEUREUSEMENT, SANS SE RENDRE COMPTE DE CE QU'IL FAIT, LE ROI EMPOIGNANT UNE GRENADE QUI SE TROUVE PARMI LES BAGAGES DU PROFESSEUR MARDUK, LA LANCE A TRAVERS LA TRAPPE ET...
...UNE FORMIDABLE EXPLOSION DISLOQUE LE DONJON, SEMANT LA MORT ET LA PANIQUE PARMI LES HOMMES-SINGES QUI FUIENT EPOUVANTES...
La semaine prochaine : LA MORT DU ROI.
Eric Jacobs

A SUIVRE



FRANK ROBBINS

BOB L'AVIATEUR

L'ENNEMI déjoué

BOB ET TONY VIENNENT À PEINE D'ÉCHAPPER AUX RUSÉS BANDITS QUE LA POLICE, SOUS L'ACCUSATION DU DOCTEUR VENU SOIGNER LE BRAS BLESSÉ DE TONY, SE MET À SA POURSUITE ET À CELLE DU BRAVE BANDIT EL ROYA

UNE AVENTURE DE BOB L'AVIATEUR

COUREZ APRÈS ILS S'ENFUIENT
IL A PERDU LA TÊTE
COU COU
TONY JE VOUS CROYAIS PARTIE AVEC EL ROYA
NE CRIE PAS, SURTOUT, MA TOUTE BELLE
LA RUSE D'EL ROYA A ÉLOIGNÉ LES POLICIERS
ALORS, FILONS, VIVEMENT
UN A PRÈS CES ARBR
ILS SONT DEUX... QUI GARDENT L'AVION
PEUT-ÊTRE POURRIONS-NOUS FAIRE UN DÉTOUR ET...
J'AI UNE MEILLEURE IDÉE ATTRAPEZ-MOI PAR LE BRAS, ET TENEZ-MOI FERME
AU
1

MAIS... MAIS ON DIRAIT EL ROYA ! COMMENT DIABLE LE FOU... IL EMMÈNE TONY ! ILS VONT SE FAIRE TUER TOUS LES DEUX !
MON DIEU, POURVU QU'IL N'ARRIVE RIEN À TONY !
C'EST CE QUE LA POLICE A CRU AUSSI !
ILS SE RAPPROCHENT ! COURAGE, MA PETITE COLOMBE !
REGARDEZ !
SECOURS ! AU SECOURS !
C'EST LA JEUNE FEMME ! LES AUTRES ONT ÉTÉ DUPÉS ! ENTRONS DANS LA MAISON... VITE !
ÇÀ A PRIS ! ILS ONT LAISSÉ L'AVION SANS GARDE !

LAISSEZ VOUS GLISSER TONY
COURONS
OCCUPEZ-VOUS DU VOL BCB. MOI JE M'OCCUPERAI D'EUX
LE VOILÀ QUI PART
ET LES VOILÀ QUI ARRIVENT
VOICI LA VILLE D'OÙ VOUS ÊTES PARTIE TONY
OUI, MAIS CETTE FOIS J'IRAI DIRECTEMENT AU MINISTÈRE DE L'AIR AVEC MA MAQUETTE D'AVION.
JE VOUDRAIS BIEN QUE VOUS ME PERMETTIEZ DE VOUS Y ACCOMPAGNER
JE VOUS REMERCIE MAIS C'EST UNE MISSION PERSONNELLE.
QU'EST-CE QUI PEUT BIEN FAIRE CE BRUIT-LÀ ?
HSSSSS
!!

JUSQU'ICI TOUT VA BIEN, MAIS
QUAND LE MOTEUR COMMENCERA A TOURNER, ILS ARRIVERONT AU PAS DE COURSE
SONS-NOUS, APPROCHENT
GARDEZ VOS DISTANCES, MESSIEURS!
ELLE EST BIZARRE CETTE SENORITA ELLE NE VEUT PAS ÊTRE SAUVÉE!
ONY, JE VAIS A RIVIÈRE AMP DE MAC DRAI VOUS R LA
JE VOUS ATTENDRAI, BOB
EN SUIVANT LE COURS DU FLEUVE J'ARRIVERAI TRÈS RAPIDEMENT AU CHAMP D'AVIATION DE MAC.
N FER DE LANCE MORTEL!
CE FER DE LANCE EST ROULÉ À MES PIEDS! SI JE FAIS UN MOUVEMENT, IL ME MORDRA!
UNE SEULE MORSURE ET JE SUIS PERDU

JE N'AI PAS D'AUTRE ALTERNATIVE. OU RESTER TRANQUILLE, OU ÊTRE MORDU OU
LENTEMENT, AVEC D'INFINIES PRÉCAUTIONS, LA MAIN DE BOB SE GLISSE VERS LA CROSSE DE SON REVOLVER..
AU BOUT DE QUI PARAISSE BOB FINIT PA REVOLVER ET
AIE ! LE COUCOU QUI PREND FEU !
SI J'ATTERRIS SUR LA BERGE, TOUT VA FAIRE EXPLOSION !
MAIS, PE POURRAIS-JE CES FLAM DANS LE FLEUVE ...
LE FEU EST ÉTEINT. JE VAIS POUVOIR M'EN ALLER
JE N'A DE ME LA ENTRAÎNE SAPRIST MON PIED EST COINCÉ !
ET PAS UNE ÂME SUR LE FLEUVE !
MON DIEU !... JE N'AURAIS JAMAIS CRU M'EN ALLER DE CETTE FAÇON-LÀ !
ENCORE QUEL SECONDES ET C'EST LE PLONGEON DÉFINITIF !..

QUELQUES MINUTES
NT UN SIÈCLE,
R ATTEINDRE SON

OUF!
JE PEUX BIEN L'AVOUER, QUELLE PEUR BLEUE J'AI EUE!

MAIS LA BALLE A PERFORÉ LE TUBE D'ARRIVÉE DE L'ESSENCE.

UT-ÊTRE
ÉTEINDRE
MES

... COMME ÇA JE POURRAIS AU MOINS ME SAUVER À LA NAGE!

I PAS ENVIE
ISSER
R
I

ON DIRAIT QUE J'AI TOUT LE POIDS DE CE SACRÉ MOTEUR SUR LA CHEVILLE!

L'AVION S'ENFONCE RAPIDEMENT!

LQUES

HEIN!? ON NE COULE PLUS!? LE VIEUX COUCOU A RENCONTRÉ UNE ROCHE POUR SE POSER...

ÇA ALORS, C'EST UNE CHANCE! MAINTENANT, TÂCHONS D'OPÉRER AVEC MÉTHODE!

MAIS BOB ESSAIE EN VAIN DE SE LIBERER SOUS LES RAYONS BRÛLANTS DU SOLEIL TROPICAL
IL EST PRESQUE COMPLÈTEMENT ÉPUISÉ PAR LES EFFORTS QU'IL FAIT POUR SE DÉGAGER DE L'AVION
IMPOSSIBLE ... TROP
UN GRAND AÉROPLANE S'APPROCHE DE L'ENDROIT OÙ BOB GÎT, ÉPUISÉ...
À BORD DE L'APPAREIL, UNE JEUNE FILLE CONTEMPLE DISTRAITEMENT LE FLEUVE, AU-DESSOUS D'ELLE
L'AMERIQUE DU
ENCHANTEUR... DEUX PILOTES DES CARPES, MOINDRE PE POUR ROMPRE
VOS YEUX DOIVENT VOUS TROMPER MADEMOISELLE BLAINE.
MAIS NON, JE SUIS CERTAINE QUE C'EST UN AVION.. PRENEZ LES JUMELLES ET REGARDEZ!
VOUS VOUS TROMPEZ MADEMOISELLE C'EST UN MORCEAU DE BOIS QUI FLOTTE
C'EST BIEN UN AVION BRISÉ ET IL Y A UN HOMME DEDANS. NOUS ALLONS ATTERRIR!
JE REGRETTE, MADEMOISELLE, MAIS C'EST ABSOLUMENT IMPOSSIBLE!
JE VOUS DONNE L'ORDRE D'ATTERRIR!
EXCUSEZ-MOI, MAIS LES ORDRES DE VOTRE PÈRE SONT FORMELS, NOUS NE DEVONS NOUS ARRÊTER SOUS AUCUN PRÉTEXTE!
LES
DE
...LE
DE

COMME LE CRÉPUSCULE APPROCHE, UN POINT NOIR SE MONTRE À L'HORIZON
1601
SUD.. PAYS PEUH! QUEL VOYAGE! MUETS COMME ET PAS LE TIT TYPHON LA MÉLANCOLIE.
TIENS! ON DIRAIT UN AVION EN DÉTRESSE LÀ-DESSOUS! AH! ON VA PEUT-ÊTRE S'OCCUPER UN PEU!
REGARDEZ PILCTE! UN AVION BRISÉ, LÀ
ALORS VOUS VOYEZ BIEN QUE C'EST UN AVION!
JE VOUS ASSURE QUE VOUS VOUS TROMPEZ, MADEMOISELLE!
ÉCOUTEZ! JE CROIS QUE JE SUIS CAPABLE DE DISTINGUER UN MORCEAU DE BOIS D'UN AVION! PASSEZ-MOI VOS JUMELLES S'IL VOUS PLAIT!
S ORDRES MON PÈRE! S ORDRES MON PÈRE!
VEUILLEZ AVOIR L'OBLIGEANCE D'ATTERRIR IMMÉDIATEMENT OU SINON...
SINON QUOI MADEMOISELLE?
VOUS SEREZ FORCÉS D'ATTERRIR POUR ME RAMASSER!

ALORS, DESCENDEZ-VOUS AVEC OU APRÈS MOI ?
VOYONS, MADEMOISELLE BLAINE, SOYEZ RAISONNABLE !
JE VAIS ESSAYER DE LA RETENIR...
JE NE VOUS CONSEILLE PA D'ESSAYER, MON CHER !
GRIMPE DESSUS POUR JETER UN COUP D'ŒIL.
IL EST BIEN VIVANT ! SON PIED EST COINCÉ. PASSE-MOI UN AVIRON, JE M'EN SERVIRAI COMME LEVIER.
MAINTENA L'A DÉGA NOUS
OUI, ET SON PÈRE "S'OCCUPERA" DE NOUS APRÈS UN COUP PAREIL !
VOUS NE CONNAISSEZ PAS ENCORE LE CARACTÈRE DU PATRON ! ENFIN, IL FAUT BIEN QUE JE LUI PASSE MON RAPPORT !
J'APPELLE ZYMN J'APPELLE Z.Y.M.N !
JE SUIS DÉSOLÉ, MONSIEUR MAIS COMME VOTRE FILLE MENAÇAIT DI
MAIS... NE LE LAISSEZ PAS EN VOIR TROP ET GARDEZ VOS LÈVRES COUSUES ! J'ESPÈRE QUE VOUS AVEZ COMPRIS.
C'EST VOTRE FILLE QUI A INSISTÉ POUR QUE NOUS LE RAMASSIONS
DÈS L'INSTANT QUE C'EST UN PILOTE, ÇA VA, MAIS... FAITES TRÈS ATTENTION. PAS UN MOT
OUF ! QUELL VEINE QU'IL A PRIS LA CHO COMME ÇA. J'AIMERAIS MIE UN ATTERRISSAG FORCÉ QU'UN SAVON DU PATRON
5

S
ÇA VA JOE, ON DESCEND!
JE NE ME SUIS PAS AUTANT AMUSÉE DEPUIS LE JOUR OÙ JE ME SUIS FAIT METTRE À LA PORTE DU COURS COMPLÉMENTAIRE DE Mlle MILLET.
QUAND LE PATRON APPRENDRA CETTE HISTOIRE... ENFIN NOUS AURONS PEUT-ÊTRE LA CHANCE QU'IL SOIT MORT, OU QUE...
ANT QU'ON GÉ, QU'ALLONS-EN FAIRE?
HM... LE VOYAGE NE SERA PEUT-ÊTRE PAS AUSSI MONOTONE QUE JE LE CRAIGNAIS
ETENDEZ-LE SUR LE DIVAN. JE M'OCCUPERAI DE LUI!
QUE LE DIABLE VOUS EMPORTE CAPITAINE! QUAND JE DONNE DES ORDRES, J'ENTENDS QUE ÇA M'EST PARFAITEMENT ÉGAL.. ATTENDEZ UNE MINUTE.. VOUS DISIEZ.. COMMENT?
VOUS AVEZ RAMASSÉ CET HOMME DANS UN AVION CAPOTÉ? ALORS CE DOIT ÊTRE UN PILOTE!
CERTAINEMENT, PUISQU'IL ÉTAIT SEUL!
MAIS C'EST ÉPATANT, CAPITAINE! VOUS N'AVEZ QU'À L'AMENER! NOUS AURONS SOIN DE LUI, ICI!
DANS LA CABINE, DERRIÈRE LES DEUX HOMMES.
Mm... MON AMI REPREND CONNAISSANCE... IL NE PARLE SANS DOUTE QUE L'ESPAGNOL. IL VA FALLOIR QUE JE L'ÉPATE AVEC MA CONVERSATION.. MAIS.. OÙ EST MON DICTIONNAIRE?
BONSOIR MONSIEUR
BUENAS TARDES, SEÑOR
HEIN?

JE PENSE QUE C'EST CETTE JEUNE ESPAGNOLE QUI M'A RAMASSÉ. IL FAUT QUE J'ESSAIE DE LUI RÉPONDRE... VOYONS UN PEU.
BUENAS NOCHES, SÉNORITA.
COMMENT VOUS SENTEZ-VOUS MAINTENANT ?
COMO SE SIENTE AHORA ?
FICHTRE ! ÇA C'EST TROP DIFFICILE POUR MOI. COMMENT DIT-ON : JE NE COMPRENDS PAS ?
JE NE M... JE SUIS HABLA... KEIN... AH FLÛTE !
MAIS VOUS N'ÊTES ESPAGNOL ET M... M'ÉVERTUAIS BÊTEMENT À VOUS PARLER CETTE LANGUE
PAS TOUT À FAIT. PÈRE N'A PAS APPROUVÉ MA PETITE ESCAPADE DE LA MAISON ET IL A ENVOYÉ UN AVION ME CHERCHER. MAIS LES PILOTES REFUSENT DE ME DIRE OÙ NOUS ALLONS.
EH BIEN J'AI L'INTENTION D'AVOIR UN PETIT ENTRETIEN AVEC VOS AMIS SI DISCRETS.
J'AURAI VI... DE DÉCOUVR... NOUS ALLONS.
EST-CE UNE MYSTIFICATION QUE TOUT CELA ? VOUS IGNOREZ OÙ VOUS CONDUIT L'AVION DE VOTRE PÈRE ET MAINTENANT VOTRE PILOTE BRAQUE UN REVOLVER SUR MOI !
C'EST VRAI... COMM... C'EST PASSIO...
EST-CE QU'ON PEUT PLONGER PROFONDÉMENT AVEC UN HYDRAVION ?
MAIS NON POUR QUELLE RAISON ?
BANG
C'EST JUSTEMENT LÀ LA QUESTION. IL Y A UNE PAIRE DE SCAPHANDRES LÀ-DEDANS
PAR EXEMPLE ! DES TENUES VOL... STRATOSPHÉRIQUES
CE SA... POUR

S PAS
QUI
"
ÇA NE VA PLUS ÊTRE AUSSI ROMANESQUE MAIS VOUS POURREZ PEUT-ÊTRE FAIRE L'AFFAIRE QUAND MÊME.
FAIRE L'AFFAIRE ? POUR QUOI OÙ ALLONS-NOUS?
JE N'EN SAIS RIEN. ILS M'EMMÈNENT CHEZ MON PÈRE. ... MAIS JE NE SAIS MÊME PAS OÙ IL EST...
DITES-MOI C'EST UNE DEVINETTE
TE FAIT
IR OÙ
HEIN ! CETTE PORTE EST FERMÉE À CLEF !
OUVREZ UN PEU LA PORTE VOUS AUTRES J'AI À VOUS PARLER !
?
E
NNANT
IL EST POSSIBLE QUE CELA VOUS PLAISE MAIS MOI J'AIME SAVOIR OÙ JE VAIS !
JE VAIS REGARDER PARTOUT JE TROUVERAI PEUT-ÊTRE UN INDICE
MOI J'AI DÉJÀ TROUVÉ QUELQUE CHOSE DE BIZARRE DANS UN PETIT CABINET LÀ DERRIÈRE !
OÙ ÇA ?
ONT
VOUS VOULEZ DIRE QUE NOUS ALLONS MONTER LÀ-HAUT ?
MAIS NON CANDIDE ENFANT CET AVION N'EST PAS CONSTRUIT POUR CELA ! MAIS POURQUOI DIABLE...?
MAIS POURQUOI APPORTER DES TENUES POUR STRATOSPHÈRE AU CŒUR D'UNE JUNGLE COMME CELLE-CI ?

VOUS M'AVEZ L'AIR ASSEZ INDISCRET, HEIN ?
POUR UN ÉTRANGER À BORD DE CET AVION, VOUS NE MANQUEZ PAS D'AUDACE !
PUISQUE VOUS AVEZ REFUSÉ DE ME DONNER LA MOINDRE EXPLICATION, J'AI DÉCIDÉ DE ME RENSEIGNER PAR MOI-MÊME
CE N'ES QUE NOU RECJEILL VOUS CON DROIT DE DER. PR GARDE A
QUE VOULEZ-VOUS INSINUER EN DISANT CELA ?
JE VOUS LAISSE LE SOIN DE DEVINER !
VOUS N'ÊTES QU'UN INSOLENT... UN...
ET VOUS, UNE...
BIEN FAIT ! IL L'A CHERCHÉ !
DITES PLUTÔT QUE C'EST VOUS QUI AVEZ CHERCHÉ
EN TOUS CAS PENDANT QU'IL EST INCONSCIENT, PROFITONS-EN POUR DÉCOUVRIR LE FIN MOT DE TOUT CE MYSTÈRE !
PEUT-ÊTRE MAINT ALLEZ-VOUS VOUS DÉCIDER À PARLI OÙ NOUS EMMENEZ-VOUS ?
NOUS VOICI ARRIVÉS !

ST PAS PARCE
S VOUS AVONS
QUE CELA
FÈRE LE
COMMAN-
ÉNEZ
A VOS
CTES,
SINON...
NE FAITES PAS ATTENTION À CE QU'IL DIT, BOB CE N'EST QU'UN EMPLOYÉ !
C'EST FORT HEUREUX POUR VOUS Mlle BLAINE QUE JE SOIS L'EMPLOYÉ DE VOTRE PÈRE..
TENANT
ER.
CETTE PANTOMINE SUFFIT ! VOUS ALLEZ NOUS DIRE OÙ NOUS ALLONS SANS QUOI...?
NE FAITES PAS DE MÉLODRAME ET RANGEZ VOTRE JOUJOU. NOUS ALLONS ATTERRIR À L'INSTANT.
C'EST CE QUE JE VOIS ! ET MAIN-9 TENANT
MAIS OÙ EST MON PÈRE ?
TOUT CE QUE JE SAIS, C'EST QUE LE CAPITAINE M'A DIT D'ATTERRIR ICI. J'OBÉIS AUX ORDRES QU'ON ME DONNE ET JE NE POSE PAS DE QUESTION !
ALORS JE PENSE QUE NOUS ALLONS ATTENDRE ... JUSQU'À CE QUE LE CAPITAINE ARRIVE.. OU QU'IL SE PRODUISE QUELQUE CHOSE !

ET COMME LES MINUTES S'ECOULENT LENTEMENT
COMME COMME C'EST CALME !
MÊME TROP CALME ..
ATTENDEZ QUE MON CAMARADE REVIENNE À LUI ET VOUS ENTENDREZ DU BRUIT JE VOUS LE GARANTIS !
VOICI DÉJÀ UN QUART D'HEURE DE PASSÉ ET RIEN. PERSONNE N'ARRIVE QU'EST-CE QUE NOUS ATTENDONS ?
EH BIEN, ALORS, LIETTE, PARTONS !
DITES-DONC, VOUS N'ÊTES PAS DU VOYAGE ?
NON C'EST VOTRE TOUR. JE VOUS SOUHAITE DE L'AGRÉMENT !
ALLONS LOIN MON AMI
FI-I-ICHTRE !... PAS ÉTONNANT, C'EST UNE MITRAILLEUSE ! NOUS ALLONS PEUT-ÊTRE AVOIR L'ANIMATION QUE VOUS SOUHAITEZ TANT !
COMBIEN DE TEMPS CE VOYAGE VA-T-IL DURER ?
LIETTE J'EN SAIS ENCORE MOINS QUE VOUS SUR CE VOYAGE INSENSÉ !

NE VOUS IMPATIENTEZ PAS, MON VIEUX, IL ARRIVE TOUJOURS QUELQUE CHOSE PAR ICI !
VOUS ÊTES SERVI ! VOILÀ DU NOUVEAU !
CETTE LUMIÈRE C'EST UN BATEAU !
???
VOUS VENIR !
ATTENDEZ UNE MINUTE !
VOUS ALLEZ ME CONDUIRE CHEZ MON PÈRE ?
OUI OUI, CHEZ PÈRE !
PANCHO
S-NOUS
EH BIEN, ON DIRAIT QUE LUI AUSSI A LA BOUCHE COUSUE ! AUTANT NOUS INSTALLER CONFORTABLEMENT !
VOILÀ QUELQUE CHOSE DE PEU CONFORTABLE EN TOUT CAS !
VOILÀ LE SIGNAL : " TOUT VA BIEN FILLE DE BLAINE... À BORD. " CHIC ! TRANSMETS LE MESSAGE AU CAPITAINE !

IL DIT QUE LA JEUNE BLAINE EST À BORD ! FAITES VITE, VOUS AUTRES !
ET SURTOUT QUE ÇA AIT L'AIR NATUREL ... POUR QU'ILS NE SE DOUTENT DE RIEN AVANT QU'IL NE SOIT TROP TARD !
PARFAI ÉCLIPSO NOUS
ATTENTION ! UN BARRAGE DE BOIS EN AVANT !
LE CANOT EST CALÉ, SI NOUS ...
OÙ SONT L MUNITIO RÉSERV ?
RÉPÉTEZ-LEUR CE QUE JE VOUS AI DIT. FAITES L'IDIOT... ÇA NE DEVRAIT PAS VOUS PARAÎTRE DIFFICILE !
... QUE LES AUTRES SE TIENNENT À L'ÉCART !
DITES-LEUR QU'IL N'Y A PAS DE JEUNE FILLE À BORD !
QUELLE JEU FILLE VOULÉ VOUS ! PAS JEUNE FILLE !

MAINTENANT
ON NE PEUT PAS DIRE AUTREMENT C'EST UN VOYAGE BIEN TRANQUILLE
BEAUCOUP TROP TRANQUILLE POUR ME PLAIRE.
HAUT LES MAINS TOUS!
C'EST UN GUET-APENS, LIETTE!
DONNEZ-MOI VOTRE PLACE À LA MITRAILLEUSE
IL N'Y EN A PLUS!
DÉPOSEZ VOS ARMES, VOUS NE POUVEZ VOUS ÉCHAPPER!
NOUS NE VOUS FERONS PAS DE MAL! NOUS VOULONS SIMPLEMENT LA JEUNE FILLE!
VENEZ AVEC MOI!
VOUS AVEZ DEMANDÉ DES ÉMOTIONS... NOUS ALLONS VOIR SI VOUS SAVEZ LES SUPPORTER!
OÙ EST LA FILLE DE BLAINE?

VOUS FAITES ERREUR. IL N'Y A PAS DE JEUNE FILLE ICI!
NOUS SAVONS QU'ELLE EST À BORD! TIENS-LES EN JOUE! VOUS PASSEZ DEVANT... ELLE EST PEUT-ÊTRE ARMÉE!
IL FAUT POURTANT QU'ELLE SOIT QUELQUE PART!
QU'EST-CE QUE C'EST QUE ÇA?
NON!
VOUS AVEZ PEUT-ÊTRE RAISON. DONNONS UN COUP D'ŒIL À CES TENUES!
NOUS VOULONS EXAMINER CES TENUES DE PLUS PRÈS.
ATTENTION MON VIEUX. NOUS AVONS BESOIN DE CES COSTUMES.. INUTILE DE LES DÉTÉRIORER!
PARDI! LA JEUNE FILLE EST DANS CELUI-CI!
NOUS ALLONS BIENTÔT LE SAVOIR... COMMENT!
RAT-TAT-T
COUREZ! COUREZ! MAUDITES TÊTES D'ÂNES!

À QUOI SERVENT CES COSTUMES ?
COMMENT ? VOUS N'AVEZ JAMAIS VU DE TENUES STRATOSPHÉRIQUES ?
ET VOUS VOUS EN SERVEZ POUR ?
POUR FAIRE PASSER EN FRAUDE DES ÉTRANGERS
IL FAUT QUE NOUS TROUVIONS LA PETITE SINON LA DUCHESSE SERA FURIEUSE VENEZ
RIEN DANS CELLE-CI
TU AS ENTENDU ?
SORTONS DE LÀ
C'EST BLAINE
SURVEILLEZ LA BERGE JE FAIS UN SAUT LÀ-BAS

POURQUOI RESTEZ-VOUS PLANTÉS LÀ COMME DES EMPOTÉS? JETEZ-MOI TOUT ÇA PAR DESSUS BORD!
OÙ EST MA FILLE?
DITES BONJOUR À VOTRE PAPA SI VOUS ARRIVEZ À GLISSER UN MOT!
EH BIEN, MA FILLE TU AS FAIT UNE ENTRÉE THÉÂTRALE COMME D'HABITUDE
TOI AUSSI, PAPA, IL ME SEMBLE!
ET BO ÉTÉ AD JE N'A JAMAIS ÇA POU AUSSI AM D'ÊTRE KIDNA
IL PEUT Y AVOIR D'AUTRES MALFAITEURS QUI RÔDENT DANS LA JUNGLE!
COURS PLUS VITE LIETTE NOUS NE SERONS TOUT À FAIT HORS DE DANGER, QU'AU RANCH!
TOUT CELA CES TENU LA TENT LE PÊ ARMÉ DE BI
HALTE! QUI VA LÀ?
LE MAJOR BLAINE, PIERRE!
TU VOIS, TU SERAS PROTÉGÉE ICI NUIT ET JOUR! J'AI UNE EXCELLENTE PETITE TROUPE! TOUS DES GARS TRIÉS SUR LE VOLET!
?!
VOUS AVEZ CERTAINEMENT UNE RETRAITE SÛRE, ICI, MAJOR BLAINE!

Commission paritaire nº 45.980

NE BOUGEZ PAS ! QUI DONC ÊTES-VOUS ?
ÇA VA BIEN VOUS DEVEZ ÊTRE LE NOUVEAU PILOTE ! OÙ EST MA FILLE ? JE
JE
OÙ EST-ELLE ? QU'EN AVEZ-VOUS FAIT ? RÉPONDEZ ! ALLONS !
OB ! VOUS AVEZ OMIRABLE ! URAIS S CRU QUE VAIT ÊTRE USANT PPÉE !
KIDNAPPÉE ! ? C'EST À TOI QU'ILS EN AVAIENT ? ILS ONT PLUS D'AUDACE QUE JE NE L'AURAIS CRU !
DANS MON BATEAU, VITE. JE NE SERAI TRANQUILLE QUE LORSQUE TU SERAS VRAIMENT À L'ABRI !
A EST BIEN BIZARRE UES STRATOS PHÉRIQUES ATIVE D'ENLÈVEMENT RE DE LIETTE JUSQU'AUX DENTS QUOI PEUT-IL EN S'OCCUPER ?
TE VOILÀ HORS DE DANGER MA PETITE FILLE ! PERSONNE N'OSERAIT COMMETTRE D'ATTENTAT SUR MON TERRITOIRE !
SOIS LA BIENVENUE AU "FORT BLAINE" !
OU POUR PARLER MOINS POLIMENT DE QUOI DIABLE EST-CE QUE JE M'OCCUPE, HEIN ?
MON DIEU, OUI ! CE SERA TRÈS LONG À RACONTER ! ET L'HEURE DE SE COUCHER EST PASSÉE DEPUIS LONGTEMPS, AUSSI JE VOUS SOUHAITE UNE BONNE NUIT ET DES RÊVES AGRÉABLES !
QUEL EST CE CAPITAINE BLAINE ? ET DANS QUELLE MYSTÉRIEUSE AVENTURE NOTRE AMI BOB SE TROUVE-T-IL MÊLÉ ?
C'EST CE QUE VOUS RÉVÉLERA NOTRE PROCHAIN ALBUM.
FIN de l'ÉPISODE.

PHENIX

revue internationale de la bande dessinée

Vient de paraître :

Phénix supplément

Bulletin de la Société Française de Bandes Dessinées, destiné à ses membres.

Au sommaire :

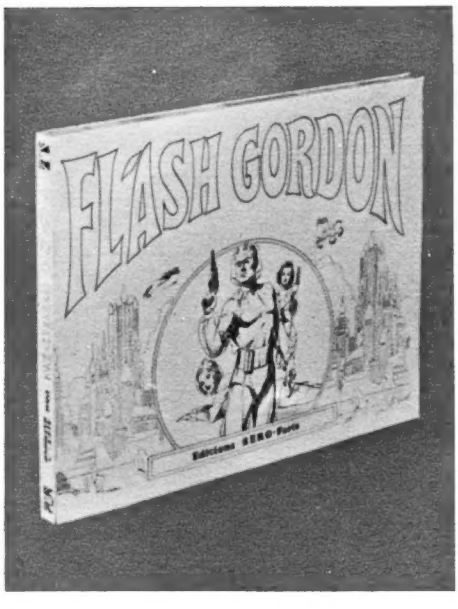
Compte rendu de la soirée du 19 janvier 1968 au Palais de Chaillot.

Terry et les Pirates, de George Wunder, par Claude Moliterni.

Bilboquet, une étude de Pierre Couperie.

Les Echos, par Proto Destefanis.

Société Française de Bandes Dessinées : 94, rue Amelot - Paris-11e.



FLASH GORDON

par Alex Raymond

Traduction d'Edouard François

140 planches originales sans retouches, époque 1939-1941.

Un magnifique album de 160 pages, dos carré.

Grand format 360 × 280 sur papier offset, jaquette couleurs.

A paraître en mars. Prix : 35 F.

Editions S.R.P. 94, rue Amelot, Paris-11e

---

horizons du fantastique

Numéro 3

Nouvelles du Cinéma
Arts / Expositions
Enquêtes / Nouveautés
Littérature Parallèle

Abonnement France (6 numéros) : 25 F.
Prix du numéro : 5 F.

Abonnement étranger (6 numéros) : 28 F.
Prix du numéro : 5,50 F.

Tous paiements : Dominique Besse, C.C.P. 22 173-67, Paris.

D. Besse, éditeur
"Les Ulmaires" 16-43 D - 92-Asnières.

FRANK
BOBBIN